PIERRE CHENAL

# ultima furtună



**PIERRE CHENAL**
**ULTIMA FURTUNĂ**

La 22 iulie 1971, în extremul sud al Argentinei, o fur-tună de zăpadă de o extraordinară violenţă se dezlănţuie cu furie asupra unei vaste întinderi din Patagonia, acoperind în întregime Ţara de Foc, şi evoluând spre nord până la masivul Trelew.

La orele unsprezece, un mic avion bimotor decolează de la Rio Gallegos, îndreptându-se spre nord.

La puţin după aceea, din cauza furtunii, avionul pierde orice contact radio cu reţeaua aeronautică argentiniană. Pierde de asemenea posibilitatea de orientare radioelectrică şi îşi continuă zborul în aceste condiţii, fără vizibilitate şi fără niciun reper de navigaţie.

După o oră de mers în acest infern, un motor se opreşte din cauză că orificiul prizei de aer e complet obturat de gheaţă.

Toate aeroporturile, pe o rază de mii de kilometri, sunt cu stricteţe închise.

Pentru orice echipaj o asemenea situaţie ar fi însemnat pur şi simplu ultimul zbor!… Moartea fără scăpare!

O soartă asemănătoare îi aştepta şi pe cei doi piloţi, sin-gurii ocupanţi ai aparatului; scurtul răgaz care urmează după oprirea iremediabilă a motorului înseamnă de fapt ultimele lor clipe de viaţă. Ştiu că nu le-a mai rămas nicio posibilitate de scăpare.

Şi totuşi, de-a lungul a trei mii şase sute de secunde, fiecare din ele durând cât o eternitate, ei luptă când cu disperare, când cu stăpânire de sine rece, cu înverşunare uneori, alteori cu slabe licăriri de speranţă, care se sting repede. Luptă cu gesturi mecanice, de automat împotriva soartei care înseamnă moartea pilotului.

În timpul celor trei mii şase sute de secunde ei trăiesc literalmente această moarte, care i-a tot ameninţat de-a lungul anilor şi a cărei prezenţă o simt acum chiar în interiorul carlingii.

Un complex de împrejurări ciudate şi de manevre extrem de precise îi readuc în cele din urmă pe pământ, teferi şi sănătoşi, după ce au trăit o adevărată agonie şi au îndurat chinuri nemaipomenite.

Această experienţă extraordinară este absolut adevărată, până în cele mai mici amănunte.

Există în vocabularul fiecărei limbi un cuvânt înspăimântător şi temut, pe care orice om încearcă s-l uite cât trăieşte.

Totuşi, mai devreme sau mai târziu, omul trebuie să în-frunte acest cuvânt teribil care se scrie *moarte* şi înseamnă pur şi simplu sfârşitul vieţii.

Îmi amintesc perfect de prima mea întâlnire cu „cuvântul”.

Aveam aproape opt ani şi bunicul meu murise, departe de noi, mult

prea departe ca tata să poată ajunge la timp la înmormântare.

Tata deci n-a mai plecat; a rămas acasă, în sătucul din estul Franţei, unde trăiam, şi ne-a spus simplu: „Copii… bunicul a murit…”

Apoi a adăugat: „Bunicul era… era tatăl meu!… Astăzi vreau să mă gândesc la tatăl meu!…”

O linişte mormântală urmă acestor cuvinte, iar eu nu l-am mai văzut pe tata toată ziua. A fost o zi groaznic de lungă şi de grea. În capul meu de copil, pe măsură ce orele se scurgeau, cuvântul „moarte” se repeta neostoit. Era ceva ce nu înţelegeam prea bine şi nici nu voiam să înţeleg.

Cele câteva cuvinte pe care le rostise tatăl meu s-au întipărit puternic în întreaga mea fiinţă: „Bunicul… Era tatăl meu!… Astăzi vreau să mă gândesc la tatăl meu!…”

Înspre seară, când s-a întors acasă, ne-a strâns în jurul lui pe toţi, şi ne-a vorbit despre tot felul de alte lucruri, mai blândă ca de obicei şi cu mai multă căldură.

Nimeni nu l-a întrebat nimic despre bunicul. Iar eu în-cercam o senzaţie ciudată şi nedesluşită. Înţelesesem că ceva foarte important se frânsese în familia noastră.

De-a lungul multor ani, mai târziu, îmi aminteam mereu aceste cuvinte, dându-mi seama că în cele din urmă, odată şi odată, va sosi şi clipa când va trebui să le spun copiilor mei:

„… Copii… Bunicul a murit… Bunicul… era tatăl meu!”

Şi voi dispărea şi eu, o zi întreagă, pentru a vărsa şiroaie de lacrimi, ascuns undeva de copiii mei.

Indiscutabil că un pilot se gândeşte deseori la moarte, mult mai des, în orice caz, decât majoritatea oamenilor.

Îmi amintesc că în primii mei ani de activitate în aviaţia militară, ideea morţii iminente, sau măcar posibile, mă bântuia totdeauna când decolam, timp de câteva secunde, în momentul în care acţionam maneta care dezlănţuia cei două mii de cai putere ai motorului ce simţeam că mă smulge de pe sol şi de care aveam să depind de atunci înainte.

Mai târziu, în aviaţia de transport, imaginea morţii se furişa uneori în mintea mea, dar într-un alt fel şi în cu totul alte împrejurări: mai cu seamă în momentul când intram într-o masă de nori, sau când constatam o avarie la aparatele de bord.

Cred că toţi piloţii au trăit asemenea senzaţii, intr-un mod mai mult sau mai puţin acut — de la caz la caz — şi că cei mai mulţi au reuşit, datorită experienţei şi anilor, să înlăture această umbră temută.

Relatarea care urmează se referă la o întâmplare care ocupă un loc cu totul aparte în cariera mea de pilot. Este istoria a şaizeci de minute tragice, gravate în mine pentru totdeauna, şi pe care doresc să nu le mai retrăiască niciun alt pilot.

Decolasem din Ezeiza, la 16 iulie 1971, la bord numai eu şi pilotul secund, Pedro Alcob. Scopul călătoriei noastre era să ajungem până seara la Rio Gallegos — două mii două sute de kilometrii în sud — astfel că a doua zi dimineaţa avionul nostru să poată fi pus la dispoziţia unui grup de ingineri ai companiei care urma să-l folosească, plecând din acest punct, într-o serie de călătorii în Ţara de Foc.

Hotărâsem să împart distanţa în două şi să fac escală la Trelew ca să alimentez, avionul. În acest fel ne asiguram o bună marjă de siguranţă în privinţa carburantului fără să mai fim nevoiţi să reducem puterea motoarelor.

Această primă parte a misiunii noastre s-a desfăşurat absolut normal. Niciun fel de tulburări atmosferice. Vânt aproape deloc. Se părea că este, într-adevăr, un zbor excepţional, cu totul deosebit sub aspectul condiţiilor meteorologice, iar noi ne-am putut permite luxul de a ne pierde puţin timp în barul aeroportului Trelew.

Ne-am reluat apoi drumul spre sud, către Rio Gallegos, unde am ajuns, zburând normal, pe la orele cinci după- amiază.

De la Comodoro, am avut surpriza să vedem, desfăşurân-du-se în faţa noastră, cât cuprindeam cu privirea, un peisaj destul de neobişnuit. Patagonia, care în mod obişnuit arată dezolant, piftie, fără un copac şi, practic, fără cea mai neînsemnată urmă de viaţă, se întindea acum sub aripile avionului nostru ascunsă sub un strat gros de zăpadă, ce se pierdea departe, dincolo de orizont. Spre est însă, imensa întindere albă se sfârşea brusc, parcă tăiată pe coasta Atlanticului.

Când am sosit la Rio Gallegos, turnul de control ne-a prevenit că o mare parte din pistă era îngheţată şi că trebuia să fim atenţia la pojghiţa alunecoasă de polei în timpul aterizării.

Această circumstanţă putea să prezinte unele pericole pentru un alt tip de avion; pentru al nostru însă nu avea nicio importanţă deoarece se comporta bine în orice situaţie. Am ajuns la parcare fără nicio dificultate.

Înainte de a coborî, a trebuit să îmbrăcăm, peste hainele ce ni le puseserăm la Buenos Aires, încă două pulovere de lână şi un pardesiu. Bine încotoşmănaţi amândoi — erau cinci grade sub zero — am petrecut o oră şi jumătate verificând avionul şi, bineînţeles, făcându-i plinul. N-am uitat să acoperim orificiul din faţa radiatoarelor de ulei, dându-ne seama că, fără îndoială, frigul avea să se înteţească în timpul nopţii, şi de asemenea, am pus nelipsitele „dopuri” de protecţie la prizele de aer ale motoarelor.

Mai târziu, în cursul serii, am luat contact cu biroul fir-mei şi cu inginerul Victor Grijalva, tot de la companie, care a doua zi urma să fie pasagerul nostru. Am stabilit împreună că vom pleca dimineaţă la

ora nouă…

La plecare n-am avut nici. O problemă. Motoarele au pornit fără dificultate, timpul era minunat şi am decolat la ora fixată.

Unicul nostru pasager, inginerul Grijalva, era un om foarte politicos, puţin cam distant, dar amabil cu toată lumea. Alcob îi oferi o cafea şi schimbă cu el câteva vorbe în legătură cu peisajul pe care îl admiram.

Într-adevăr, în ziua aceea, peisajul era de o frumuseţe excepţională. Se părea că în timpul nopţii ninsese iarăşi. Un strat foarte gros de zăpadă acoperea acum întreaga Patagonie.

Am zburat numai treisprezece minute pe deasupra teritoriului argentinian, apoi am trecut frontiera chiliană — punct de control obligatoriu. Alcob a schimbat frecvenţa emiţătorului pe 126,7 pentru a intra în contact cu centrul de dirijare de la Punta Arenas…

Se pare că în zonă nu mai zbura niciun alt avion şi am primit autorizaţia de a intra direct pe pista principală. Aşadar, la patruzeci de minute, aproximativ, după ce părăsiserăm Rio Gallegos, roţile aparatului nostru atingeau zăpada care acoperea toate pistele marelui aeroport chilian.

De îndată ce am intrat în sala de aşteptare principală, am fost întâmpinaţi de d-l, Jean Piger, inginer al companiei, însărcinat cu supravegherea tuturor lucrărilor ce se executau în Chile.

Scund, cu un început de burtă, cu faţa rotundă, d-l Piger gesticula mereu în timp ce ne ura bun venit şi îşi exprima satisfacţia, că ne întâlneşte. În ziua aceea era deosebit de mulţumit: ajunsese la aeroport la data şi ora comunicate, cu o săptămână în urmă, de biroul din Buenos Aires, găsindu-l şi pe inginerul Grijalva şi avionul, aşa cum fusese anunţat; sincronizarea era absolut perfectă.

Odată terminate formalităţile de tranzit, ne-am îndreptat cu toţii spre avion. Însoţiţi, bineînţeles, de d-l Piger. Eram de acum înainte la dispoziţia sa, urmând să zburăm pe traseele stabilite de el. D-L Piger tocmai hotărâse să se ducă la Cerro Sombrero, care era unul dintre cele mai importante centre petrolifere din Ţara de Foc chiliană.

Nici de data aceasta nu sufla vântul. Era într-adevăr o vreme excepţională pentru această regiune. Nu se vedea niciun nor. Am traversat strâmtoarea Magellan pe nesimţite, la o altitudine de numai trei mii de picioare, şi după douăzeci şi cinci de minute de zbor extrem de liniştit, care-l surprinsese foarte mult pe d-l Piger, am aterizat la Cerro Sombrero… Ne aşteptau două maşini, aliniate lângă îngrăditura din imediata apropiere a barăcii care servea în acelaşi timp ca turn de control şi ca sală de aşteptare. Un tânăr inginer canadian ne-a primit timid, făcând temenele în faţa şefului său, d-l Piger, şi în faţa acestui nou venit, d-l Grijalva, pe care nu-l cunoştea. Apoi micul nostru grup s-a împărţit în două şi ne-am îndreptat spre cantonamentul petroliştilor.

Unul din obiectivele călătoriei era un fel de verificare a instalaţiilor şi utilajelor pe care compania le avea în Ţara de Foc. Această sarcină îi revenea inginerului Grijalva care, după un an petrecut în birourile din Buenos Aires, tocmai fusese promovat ca responsabil al întregii activităţi pe care firma o desfăşura în Patagonia…

În cursul după-amiezii ne-am reîntors la Punta Arenas; de data aceasta cu un singur pasager, d-l Piger. El hotărâse ca inginerul Grijalva să mai rămână în Ţara de Foc ca să-şi termine treburile. Avionul urma să se întoarcă să-l ia, după ce-şi va fi încheiat misiunea.

Ajunşi la Punta Arenas, copilotului meu Pedro Alcob şi mie ni s-a dat „liber”, inclusiv pentru a doua zi, care era duminică 18 iulie 1971.

Misiunea noastră s-a desfăşurat apoi aşa cum fusese planificată şi, luni, dis-de-dimineaţă, am pornit din nou spre Ţara de Foc — spre Sombrero şi pista sa acoperită eu polei.

După aterizare nu ne-am pierdut deloc timpul, nici n-a fost măcar nevoie să oprim motoarele, fiindcă inginerul Grijalva era acolo, aşteptându-ne fericit că poate să scape de această tristă Ţară de Foc, graţie aparatului nostru.

Aşadar, fără să zăbovim, am făcut cale întoarsă spre Punta Arenas, unde am şi luat dejunul. A trebuit să facem obişnuitul pelerinaj pe la autorităţile vamale, să procedăm la revizia aparatului, să umplem rezervoarele de benzină să completăm formularele internaţionale…

Am decolat, în sfârşit, de la Punta Arenas numai cu inginerul Grijalva la bord, nu înainte de a ne lua rămas bun la d-l Piger, care părea tot atât de fericit că ne vede plecând, pe cât fusese de încântat de sosirea noastră. Misiunea noastră în Chile se terminase.

După patruzeci de minute de zbor am ajuns la Rio Gallegos. Timpul continua să fie nesperat de frumos: lipseau desăvârşire formidabilele turbulenţe obişnuite prin această zonă.

Conform planului, inginerul Grijalva avea să fie ocupat cu diverse treburi toată după-amiaza, aşa că noi urma să rămânem şi peste noapte la Rio Gallegos.

A doua zi dimineaţa, aparatul era gata de zbor; iar la ora nouă şi cincisprezece minute au sosit pasagerii, adică ingierul Grijalva, inginerul Desmedt cu soţia şi inginerul Santiso, care au şi urcat în avion. Patru persoane de data asta.

Destinaţia noastră era acum Rio Grande, în Ţara de Foc argentiniană, la aproape două sute de kilometri de Rio Gallegos.

A fost, de asemenea, o călătorie fără probleme, cu excepția ultimei etape, de circa o sută de kilometri, pe parcursul căreia, din cauza formaţiilor de nori, am fost obligați de mai multe ori să schimbăm altitudinea.

În timpul zborului prin astfel de nori, se producea o pojghiță de gheaţă cristalină pe toată lungimea bordurilor de atac, adică pe aripi

şi elici, şi pe partea frontală a aparatului. Noi, piloţii, eram puşi într-o situaţie foarte neplăcută din cauza sistemului de dejivrare a parbrizului — cu aer cald — care ne obliga să suportăm în cabină, o temperatură extrem de ridicată, deoarece două jeturi de aer supraîncălzit erau proiectate pe plexiglasul din faţa noastră. Era un adevărat chin să respiri această atmosferă insuportabilă care ne izbea drept în faţă. Dar, mă rog, asta era situaţia. Dispozitivul de dejivrare topea treptat stratul de gheaţă depus pe parbriz, practicând două ferestruici semicirculare, care, oricum, ne mai permiteau să vedem câte ceva în faţa aparatului.

Am aterizat fără neplăceri, deoarece cantitatea de gheaţă depusă pe aripile avionului era relativ mică şi nu stânjenea manevrele…

Pasagerii noştri au plecat imediat la treburile lor, iar Alcob şi cu mine am rămas la aeroport. Ne-am petrecut cea mai mare parte din zi verificând şi reparând ansamblul sistemului de dejivrare pneumatică, graţie căruia erau protejate aripile şi profundorul de atacul unuia dintre cei mai, temuţi duşmani ai aviaţiei — jivrajul. Acest duşman îşi făcuse apariţia în cursul ultimului zbor, o apariţie timidă, este adevărat, dar pe care noi am luat-o drept un avertisment. Împotriva acestui inamic dispuneam de câteva arme, destul de precare şi incomplete, dar care ne permiteau întrucâtva să susţinem lupta în caz de nevoie. Datoria noastră cea mai imperioasă era acum de a menţine aceste elemente vitale în cele mai bune condiţii…

A doua zi dis-de-dimineaţă, cu o oră şi jumătate înainte de plecare, o camionetă a venit să ne ia de la hotel pentru a ne duce la aeroport. Termometrul coborâse la 15° sub zero în timpul nopţii şi, după câte ne-am dat seama, conducătorul grupului nostru voia să fie sigur că plecarea va avea loc la timpul stabilit.

Pornirea motoarelor în condiţiile unei temperaturi extrem de scăzute este o treabă serioasă şi primejdioasă, mai ales pentru un avion care a stat afară, supus intemperiilor, şi care nu dispunea de un sistem auxiliar, cum ar fi, de exemplu, un grup auxiliar de încălzire şi de pornire „la rece”.

Pasagerii ignorau însă cu desăvârşire aceste amănunte ale meseriei noastre, ca şi teribila nelinişte care ne cuprindea datorită lor. Dar, chiar şi în cele mai dificile împrejurări, la sosirea lor pe aeroport, aparatul era totdeauna încălzit şi gata de zbor…

Am făcut planul de zbor, indicând ca de obicei o altitudine de croazieră relativ joasă pentru noi — doar şase mii de picioare — pentru că era vorba de un drum destul de scurt, şi am plecat spre Rio Gallegos.

Situaţia meteorologică se schimbase considerabil, cu o rapiditate caracteristică pentru Ţara de Foc şi pentru sudul Patagoniei. Zilele anterioare, însorite şi de un calm uimitor, de la Punţa Arenas şi

Sombrero păreau de domeniul unui trecut foarte îndepărtat. Cerul era cenuşiu, opac, acoperit de nori întunecaţi…

După treizeci de minute de zbor, am atins cercul celor cincizeci de mile nautice, care delimitau spaţiul aerian controlat de Rio Gallegos. Ni s-a dat atunci ordin să coborâm la cinci mii de picioare şi să menţinem această altitudine până la verticala radiofarului principal. După cât se pare, această măsură era motivată de intrarea, în aceeaşi arie terminală, a unui Boeing 737, venind dinspre nord, şi care era pe punctul de a-şi începe manevrele de apropiere cu ajutorul instrumentelor.

Începând din acel moment, deci cu aproximativ zece minute înainte de a ajunge la verticala radiofarului, bordul de atac al aripilor, al parbrizului şi elicelor a început să se acopere rapid cu o pojghiţă de gheaţă aproape transparentă, după toate aparenţele foarte dură, care se întindea mai peste tot, din ce în ce mai tenace, crescând mereu în grosime pe măsură ce ne apropiam de destinaţie.

Câteva minute mai târziu l-am auzit pe comandantul Boieng-ului anunţând pe frecvenţa de apropiere: „Plafon de zbor — trei mii de picioare!…”

Cuvintele colegului nostru produseră imediat o bruscă şi radicală schimbare a tensiunii interioare. Într-adevăr, înălţimea de trei mii de picioare presupunea o situaţie meteorologică acceptabilă, care nu provocase niciodată dificultăţi nimănui.

Un detaliu mă surprinsese totuşi: pilotul Boeing-ului cerea autorizaţia de a continua coborârea folosind „ILS”-ul până când va ieşi „la vedere” pentru a ateriza pe pista orientală la 070 grade.

Pentru cei care nu sunt familiarizaţi cu termenii aero-nauticii, voi explica succint că „ILS”-ul este un sistem de ghidaj electronic, instalat pe majoritatea aeroporturilor moderne, prevăzut cu două staţii de emisie, care transmit continuu un fel de prelungire electronică atât a axei pistei, cât şi a pantei optime „de coborâre” valabile pentru pista respectivă. La bordul avionului, pilotul „citeşte” pe radar indicaţiile recepţionate de un aparat special conceput, ale cărui două ace indică permanent poziţia avionului în raport cu axa aterizării precum şi devierile (plus sau minus) faţă de panta normală de coborâre.

La Rio Gallegos, însă, „ILS”-ul era instalat într-un sens care contravenea logicii şi nu permitea o utilizare raţională a avantajelor ce în mod normal le oferea. Într-adevăr, cu toate că aparatul te ghida perfect către axa pistei, când vremea era urâtă, el nu-ţi permitea să aterizezi imediat, deoarece, automat, când ieşeai din ghidajul electronic, te trezeai inevitabil cu un puternic vânt în spate care interzicea orice tentativă de aterizare. Era exact situaţia de acum, iar acest vânt era de ordinul a cincizeci de noduri pe oră.

Colegul meu de pe Boeing continua să-şi amâne apropierea.

Trecuseră de-acum cincisprezece minute de când noi aşteptam rândul, cu stoicism, învârtindu-ne la cinci mii de picioare, la plafonul de aşteptare, fără să vedem nimic, cu aparatul acoperit de gheaţă.

În această situaţie am fost de mai multe ori tentat să-i cer acestui pilot să se grăbească puţin, dar am reuşit totuşi mă stăpânesc şi să-mi aştept rândul fără să obiectez.

În sfârşit am primit aprobarea să începem procedura de apropiere cu ajutorul instrumentelor şi folosind „ILS"-ul. Zborul de apropiere şi coborâre începură — mai e nevoie să o spun? — fără nicio întârziere, cu trenul de aterizare scos şi „flapsurile" (voleţii de curbură) scoase, pentru a pierde înălţimea cât mai repede posibil şi pentru a ieşi din de jivraj.

La aproximativ trei mii de picioare, am ieşit din formaţia de nori, pătrunzând într-o zonă de semivizibilitate. Apoi am primit autorizaţia de a renunţa la orice alte proceduri care, într-adevăr, nu-şi aveau rostul în ziua aceea — decât pentru echipajele plătite cu ora — şi am îndreptat aparatul spre pista de serviciu uitându-mă, în acelaşi timp, după celălalt avion, după Boeing-ul care, explicam de ce, încă, nu aterizase.

Conform planului stabilit, doi dintre pasagerii noştri urmau să coboare la Rio Gallegos, iar noi trebuia să ne continuăm drumul cu ceilalţi până la Comodoro Rivadavia pentru ca de acolo să plecăm, Alcob şi cu mine, la Buenos Aires.

Timpul era foarte prost pe tot traseul Rio Gallegos — Gomodoro Rivadavia. Micile aeroporturi care, evental, ar fi putut să ne fie de folos ca piste de ajutor, în caz de nevoie, erau, toate, afectate de vreme rea generalizată pe o întindere extrem de vastă. Aşa că fără nicio ezitare, am hotărât să amân călătoria pentru a doua zi. Cei doi pasageri ai noştri au acceptat cu multă înţelegere situaţia, iar ceva mai târziu au avut şansa să găsească două locuri pe un „jet" de linie, care pleca spre seară.

Pentru un avion cu reacţie de tipul Boeing-737 evident că probleme cum ar fi givrajul nu se pun, iar pentru un astfel de aparat zborul în asemenea condiţii nu prezintă dificultăţi serioase.

Oricum, partea principală a misiunii noastre era încheiată şi întoarcerea nu era deloc urgentă. Am petrecut, deci, noaptea la Rio Gallegos.

A doua zi, în zori, eram din nou pe aeroport, gata de plecare, singuri, fără pasageri şi fără nicio încărcătură, având ca unic obiectiv întoarcerea la Buenos Aires, fără obligaţia de a ateriza la Comodoro Rivadavia. În aceste condiţii, şi, mai ales pentru că zburam cu aparatul gol, lucrurile luau un cu totul alt aspect. Călătoria, care înainte prezenta, poate, un anume risc, devenea acum categoric mai uşoară.

De la Rio Gallegos la Trelew erau aproximativ 1000 km. În acea zi

deci, însemna că ne aşteptau o mie de kilometri de vreme urâtă, de vreme foarte urâtă. Dar zborul era realizabil deoarece la Trelew erau condiţii meteorologice acceptabile. În plus, chiar punând răul înainte, presupunând că Trelew se „închidea”, autonomia de zbor a avionului ne permitea să ajungem la Viedma — trei sute de kilometri mai spre nord — în zona de timp frumos.

Acest zbor prezenta totuşi un risc destul de mare dacă ne gândeam la aeroporturile disponibile, ca alternativă, în caz de complicaţii neprevăzute, sau a unei defecţiuni tehnice. Vremea urâtă acoperea o imensă întindere, de la Ţara de Foc până la jumătatea teritoriului argentinian. Pe toată lungimea acestui traseu, pe care trebuia să-l înfruntăm, aeroporturile şi pistele, pe care le-am fi putut folosi în cazuri extreme, erau închise. În plus, punctul nostru de plecare, Rio Gallegos, se găsea sub limita meteorologică minimă permisă pentru aterizarea prin procedeul „ILS” şi era interzis tuturor operaţiunilor, cu excepţia decolărilor spre nord a avioanelor care dispuneau de suficientă autonomie ca să treacă peste zona de timp nefavorabil.

Situaţia era deci extrem de serioasă. Mi-a trebuit destul timp până m-am hotărât să plec şi, înainte de a porni, am aşteptat primul mesaj al unui avion de transport, care tocmai decolase, îndreptându-se spre nord.

Informaţia vitală care mă interesa, şi care a fost cerută acestui aparat, se referea la altitudinea straturilor superioare ale norilor. Am recepţionat informaţia că la şase mii de picioare cerul era complet degajat, deşi vremea se menţinea proastă, şi că, totuşi, pe parcurs nu s-au întâlnit formaţiuni de gheaţă.

Deşi masa de nori se afla la o altitudine relativ joasă, nu prezenta niciun pericol pentru un zbor de lungă durată, mai ales pentru noi, care eram obişnuiţi să zburăm la înălţimi de douăsprezece sau treisprezece mii de picioare. Zborul era, deci, nu numai realizabil, ci şi relativ uşor: noi am mai trecut de sute de ori prin situaţii asemănătoare, ba chiar prin altele şi mai dificile. Iată de ce, fără să mai şovăim, ne-am decis să plecăm.

Am întocmit planul de zbor, estimând că viteza vântului din faţă este în mod constant de cinci noduri pe tot par-cursul drumului… Am fost nevoit prin urmare să corectez foaia de navigaţie, care era dinainte tipărită şi prevedea o viteză de croazieră net superioară.

Am luat apoi un pachet de sanviciuri, două termosuri cu apă fierbinte, câteva sticle de Coca-Cola. Totul era în ordine. La ora unsprezece şi zece minute, ora locală, eram gata de decolare. Plafonul era la aproximativ cincizeci de metri, ploua continuu şi violent, ceea ce reducea considerabil vizibilitatea. Vântul sufla foarte puternic şi câteva rafale atinseseră o sută de kilometri pe oră. Situaţia nu era deloc neobişnuită pentru Rio Gallegos, unde, în mod curent, în

anumite perioade ale anului se dezlănţuia un vânt cu o viteză mult superioară, care uneori chiar depăşea două sute de kilometri pe oră. Anormală era, în ziua aceea, direcţia din care sufla vântul, practic dintr-o direcţie opusă celei obişnuite.

Nici Alcob, nici eu nu aveam însă motive să fim excesiv de îngrijoraţi. Ne-am cântărit toate şansele, până la cele mai mici amănunte; aparatul nostru era vechi, desigur, avea mai bine de zece ani, dar era într-o stare perfectă şi era dotat eu aparatură radioelectrică de o calitate excepţională. Aparatura noastră făcea parte din categoria sistemelor utilizate de marile avioane de linie, şi, în multe cazuri, mai cu seamă aparatele noastre de radio, s-au dovedit a fi superioare.

Cele două motoare ale avionului funcţionau bine şi ştiam că sunt într-o stare excelentă, cu o mică excepţie: motorul drept începuse să consume ulei. Dar nu era nimic grav. Pe de altă parte, cum noi înşine făceam toate reparaţiile şi lucrările de întreţinere, ştiam exact în ce măsură puteam să ne încredem în aparatul nostru. Posibilitatea unei pane — chiar dacă nu o excludeam complet — ni se părea extrem de improbabilă, pentru a nu spune: inexistentă. De când a ieşit din uzină, avionul nostru nu avusese nicio pană de motor.

Cât despre timp, ei bine, ne-am descurcat noi în situaţii şi mai grele!…

Îmi amintesc, totuşi, de o remarcă pe care o făcusem, discutând cu Alcob, pentru a-i prezenta dificultăţile zborului şi, în acelaşi timp, pentru a obţine un fel de aprobare finală din partea copilotului meu înainte de plecare. Eram exact înainte de decolare, la capătul pistei, cu vântul din faţă, în clipa aceea când orice pilot cântăreşte pentru ultima oară o serie de factori, în special starea timpului şi starea aparatului, rezervele, etc… Înainte de a împinge spre tabloul de bord maneta de gaze.

„Que la perce, Alcob, una plantada de motor, una dia como hoy?…”

Ceea ce, aproximativ, însemna: „Ce părere ai Alcob, de o pană de motor pe o zi ca asta?…” întrebarea, subînţeleasă, era, evident: „N-ar fi un lucru îngrozitor să zbori cu o elice blocată şi să dibuieşti un drum pentru a ajunge undeva pe un asemenea timp?…”

„Seria mucha mala suerte que nos toque justamente hoi a nostros!” — mi-a răspuns el glumind în timp ce avionul rula cu toacă viteza pe pistă, împroşcând jerbe de apă în toate părţile. Răspunsul copilotului însemna pentru mine: „Nu-ţi fă griji în privinţa mea, nu mi-e frică!…”

Dar, într-adevăr, aşa cum sublimase Alcob, ar fi în-semnat să avem parte de culmea ghinionului ca să ni se întâmple o asemenea nenorocire, tocmai într-o zi ca aceea.

O ploaie torenţială, amestec de apă şi zăpadă, pulverizată de un

vânt de aproape o sută de kilometri pe oră, lovea parbrizul, reducând considerabil vizibilitatea.

Treizeci de secunde am menţinut aparatul în zbor razant, paralel cu pista, în timp ce aruncam o ultimă privire asupra principalelor instrumente. Alcob le controla odată cu mine. Era o procedură de rutină pe vreme foarte proastă sau în situaţii critice.

La bord totul era în ordine. Presiunile, temperaturile, toate instrumentele pe care le consultam indicau o funcţionare corectă, normală. Cu hotărâre atunci, dar încet şi progresiv, am tras de manşă. Avionul se ridică imediat în bezna zborului dirijat cu aparate, iar noi pierdurăm contactul vizual şi… fizic cu solul.

O viteză ascensională de o mie cinci sute de picioare pe minut; motoarele bine reglate la puterea normală de urcare. Totul era în regulă. Radiocompasurile, cele două receptoare „VOR" şi ILS" erau sincronizate pe frecvenţele corespunzătoare balizelor şi radiofarului din Rio Gallegos, gata să fie imediat folosite, de îndată ce o avarie oarecare ne-ar fi obligat să ne reîntoarcem la punctul de plecare. Alcob ţinea în mână planul de zbor cu elementele de apropiere şi de aterizare instrumentală, gata pentru orice eventualitate. Era încă un procedeu şi o precauţie în plus, la care făceam apel în situaţii delicate.

Pe măsură ce ne continuam ascensiunea, primele măsuri de prevedere îşi pierdeau progresiv importanţa. De acum înainte ne interesa să stabilim o orientare cât mai corectă cu putinţă. Pentru asta dispunem de un „Monitor de Zbor" care, branşat la unul din „VOR"-uri, măsura şi calcula deriva, astfel încât să avem o direcţie de ieşire corectă.

După vreo şase minute de zbor ne aflam deasupra stratului de nori, la zece mii de picioare, adică la altitudinea pe care o cerusem încă de la început în planul meu de zbor. După alte câteva minute mi-am schimbat, totuşi, părerea şi am cerut turnului de control autorizaţia de a urca până la douăsprezece mii de picioare şi de a menţine această altitudine pe tot traseul; am primit imediat aprobarea.

Speram, urcând cele două mii de picioare în plus, să prind unul din acei faimoşi curenţi de vânt din sud-vest. Foarte frecvenţi în Patagonia la această altitudine. Ştiam, din experienţă, că atunci când acest vânt suflă, intr-adevăr suflă foarte, foarte puternic.

Menţinându-mă la douăsprezece mii de picioare, îmi concentram toată atenţia, în primul rând, asupra reglării motoarelor la regimul de croazieră. Alesesem pentru acest zbor regimul economic de 55% din puterea maximă. Acest reglaj reducea efortul motoarelor, ceea ce diminua considerabil posibilitatea unei, defecţiuni mecanice, asigurând, în plus, o foarte serioasă creştere a autonomiei, fără pierdere de viteză apreciabilă.

Apoi m-am ocupat de menţinerea direcţiei, de corecţiile necesare,

de deriva care trebuia aplicată etc…

Nu ştiam prea bine cum să interpretez indicaţiile Moni-torului de Zbor. Într-adevăr, în timpul urcării, acesta îmi indicase o puternică derivă spre vest, apoi deriva s-a redus, iar acum mi se părea că ne abatem uşor spre est. Eu însă nu eram deloc sigur de indicaţiile acestui instrument şi nu îndrăzneam să mă pronunţ definitiv în favoarea unei corecţii, nici într-o direcţie nici în cealaltă.

Zadarnic m-am concentrat asupra citirii principalului instrument de navigaţie, deoarece indicaţiile, oarecum eronate, nu mi-au permis să determin deriva cu exactitate Şi, cu atât mai puţin, să calculez viteza noastră reală. Era puţin neplăcut, dar nu alarmant, fiindcă la punctul cel mai apropiat de survol, Santa Cruz, problema putea fi repede elucidată. Trebuia, aşadar, să avem răbdare şi să aşteptăm până trecem peste Santa Cruz pentru a putea cunoaşte cu exactitate viteza de zbor. Un radiocompas a fost, deci, acordat pe 245 kilocicli, iar noi aşteptam liniştiţi.

A trebuit apoi să cobor antena suspendată a emiţătoru-lui de înaltă frecvenţă şi să o reglez pe cristalul corespunzător drumului aerian pe care îl urmam.

Chiar în clipa aceea, tumul de control de la Rio Gallegos mi-a cerut ora estimativă a ieşirii noastre din aria terminală. Această estimare fusese încă dinainte calculată, dar fără mare convingere, şi am transmis-o imediat, la fel ca şi ora probabilă a trecerii noastre peste Santa Cruz. Apoi turnul mi-a dat ordin să trec pe frecvenţa de drum de 10081 kcs şi să intru în legătură cu „Comodoro Control” care, din momentul acela, devenea superiorul meu absolut şi căruia trebuia să-i raportez periodic despre desfăşurarea zborului, comunicân-du-i orele de trecere peste diferitele puncte de reper ale traseului, altitudinea etc…

Datorită faptului că de ani de zile am avut întotdeauna enorme dificultăţi când a trebuit să comunicăm pe această frecvenţă, la distanţe mai mici de o mie de kilometri, am socotit necesar să insist ca operatorul din Rio Gallegos să solicite celor de la Comodoro să accepte frecvenţa secundară, de 5547 kcs, care se adapta mult mai bine acestui drum. Era vorba de veşnica problemă de care ne izbeam când aveam de-a face cu operatori noi în meserie, mai puţin pregătiţi în tehnica dirijării.

A urmat apoi turnul de control de la Santa Cruz, care-mi cerea poziţia şi alte date. Am comunicat totul fără inconveniente. Am trecut apoi selectorul de emisie pe VHF (înaltă frecvenţă) pentru a intra în contact cu Comodoro Control. Inutil. N-am primit niciun răspuns. Am schimbat din nou frecvenţa, repetând apelul, dar fără niciun rezultat. Nimic. Absolut nimic, decât un adevărat infern de descărcări statice pe ambele benzi.

S-a terminat de mult cu zborul confortabil pe deasupra norilor. Dulcea iluzie ce ne-o făcuserăm la început, când am crezut că vom putea zbura pe fondul unui frumos cer albastru, dincolo de nori, mângâiaţi de razele soarelui, a durat doar cât un vis. După vreo zece minute s-a schimbat totul. Am intrat din nou în bezna zborului instrumental. Trecuseră patruzeci, de minute fără vizibilitate şi fără să avem niciun punct de referinţă.

Aparatul se afunda într-o atmosferă saturată de zăpadă și de mici cristale de gheaţă în suspensie. Furtuna ne urmărea necontenit, biciuindu-ne parbrizul şi înfăşurând geamurile într-un voal cenuşiu-închis prin care nu distigeam nimic.

Nu-mi făceam nicio iluzie în legătură cu posibilitatea de a comunica pe frecvenţa aşa-numită „de drum", atâta vreme cât traversam această furtună de zăpadă şi gheaţă; era absolut iluzoriu să te gândeşti la un contact cu controlul din Comodoro, şi absenţa acestei legături mă îngrijora foarte mult.

Dar, paradoxal, oricare ar fi fost situaţia, nu se petrecea încă nimic anormal. Am trecut prin condiţii asemănătoare de sute de ori. În plus, ne mai liniştea şi un alt lucru: noi zburam printr-o furtună de zăpadă, aşa că puteam fi siguri că pe aripi nu se forma gheaţă. Toţi piloţii ştiu foarte bine că atunci când traversezi o furtună de zăpadă jivrarea suprafeţelor aparatului este practic exclusă. În ciuda tuturor dificultăţilor, acesta era un avantaj care nu putea fi deloc dispreţuit.

În ceea ce priveşte, posibilitatea formării de gheaţă la prizele de aer ale motoarelor, ştiam că acest risc e permanent într-o anumită zonă de temperatură şi cunoşteam, Alcob la fel de bine ca şi mine, teribilul pericol pe care-l putea reprezenta jivrarea acestor conducte vitale. În scopul detectării prezenţei sau doar a apropierii acestui formidabil duşman, noi dispuneam de câte un termometru instalat la fiecare intrare de aer, pentru ambele motoare. Şi pentru a combate acest mare pericol, fiecare motor avea o admisie auxiliară, comandată din cabină, care permitea să închidem intrarea aerului rece din exterior şi, în acelaşi timp, să deschidem o conductă situată chiar dedesubtul cilindrilor. Acest sistem îi dădea pilotului posibilitatea de a grada cu exactitate temperatura aerului pe care-l absorbeau motoarele şi permitea, chiar, închiderea completă a prizei exterioare pentru a nu lucra decât cu conducta încălzită de cilindrii. Ansamblul era foarte bine realizat din punct de vedere tehnic, iar eficacitatea sa nu lăsa loc nici unui dubiu.

Puţin înainte de a ajunge la Santa Cruz, cele două termometre indicau 50°Farenheit, ceea ce însemna că dis-puneam de o marjă de securitate de 13°F deasupra punctului de îngheţ. Eram deci liniştiţi din acest punct de vedere, cifrele fiind categoric în favoarea noastră; în plus, făcuserăm o revizie a întregului sistem cu puţin timp înainte.

Cunoşteam perfect cum funcţionează şi ştiam că funcţionează foarte bine: admisiile auxiliare absorbeau aerul tocmai din locul unde se degajau temperaturile cele mai ridicate.

După aproximativ o oră, continuam să zburăm exact în aceleaşi condiţii, mereu prin aceeaşi interminabilă furtună, de zăpadă. Termometrul exterior indica o temperatură de 20° centigrade sub zero. Vizibilitatea era, evident, nulă. După dispariţia cerului albastru, adică la zece minute după decolarea de la Rio Gallegos, n-am mai văzut nici cerul, nici pământul, măcar o secundă. Absolut nimic. Avionul urma constant traiectoria pe care o alesesem, trecând printr-un uragan ai cărui prizonieri aveam să fim şi de-acum înainte.

Furtuna biciuia neînduplecată parbrizul cu un răpăit care ni se părea că durează de o veşnicie şi că nu se va mai termina niciodată. Aparatul lupta cu un eroism de care eram mândri, deschizându-şi drum cu forţa prin amestecul acela de zăpadă şi gheaţă.

Preocuparea mea principala nu o constituiau totuşi condiţiile meteorologice, oricât ar fi fost ele de defavorabile. Eram neliniştit în legătură cu navigaţia. Aveam nevoie să aflu poziţia avionului, viteza şi deriva. După calculele estimative, trebuia să ne aflăm aproape de Santa Cruz, dar îmi era, totuşi, imposibil să obţin chiar şi cel mai neînsemnat semnal al radiofarului. Zborul prin această zăpadă infernală, şi mai cu seamă micile cristale de gheaţă provocau descărcări statice de o asemenea intensitate încât era absolut imposibil să stabilim legătura cu solul…

Unde ne aflam? Am trecut de Santa Cruz?… Hărţile de zbor şi estimările antecalculate, bazate pe anii de experienţă chiar pe această rută ne spuneau că suntem de-a-cum la nord de Santa Cruz. Dar noi am corectat planul de navigaţie, am schimbat toate calculele, presupunând un vânt contrar, foarte violent, care urma să frâneze pe tot parcursul drumului.

Dar dacă direcţia acestui faimos vânt era total diferită la altitudinea la care zburam?… Era totuşi posibil… Şi atunci puteam foarte bine să ne aflăm la vreo sută de kilometri mai la est, sau la o sută de kilometri mai la vest, sau poate mai la nord, sau mai la sud!…

Paraziţii radio ajunseseră între timp la un volum înspăimântător în difuzorul din carlingă acoperind complet recepţia. Nu puteam face nimic pentru a „prinde” radiofarul şi pentru a obţine acel gisment de care aveam atâta nevoie.

Ne rămânea totuşi o slabă speranţă de a ne verifica: eventuala şansă de a trece exact la verticala radiofarului din Santa Cruz. Atunci ar fi fost posibil ca în duda acestor condiţii, receptoarele noastre să ne dea totuşi unele indicii, câteva secunde măcar… Exact în momentul trecerii la verticală… Ce iluzie!…

Alcob conducea cu calm aparatul, acţionând uşor asupra

comenzilor. Din când în când opera foarte mici corecţii de altitudine, menţinând perfect direcţia aleasă şi, aparent, fără să-i pese de potopul alb şi cenuşiu care izbea cu violenţă parbrizul,

În acest timp eu mă ocupam de aparatura radio, căutând să recepţionez chiar şi cea mai slabă undă care ar fi putut să semene cu un semnal. Treceam de la un receptor la altul, comparând nivelul zgomotelor, sensibilitatea, răsucind butoanele în toate sensurile fără cel mai mic rezultat.

Îmi pare imposibil să găsesc adjectivul potrivit, capabil sa califice vacarmul îngrozitor al aparatelor de radio, hărţuiala aceea sonoră de o extremă violenţă şi intensitate, care ne izbea timpanele fără milă şi ne menţinea într-o stare de extraordinară încordare nervoasă. Acest teribil bombardament de unde, părea că îmi zdruncină încetul cu încetul capacitatea de judecată şi echilibrul psihic.

Şi aveam neapărat nevoie de acest prim contact, de această primă verificare spre a o lua ca bază de calcul pentru etapele următoare de drum; cu atât mai mult cu cât ştiam că dacă nu-mi va fi posibil să controlez trecerea peste Santa Cruz, ulterior îmi va fi şi mai dificil să obţin indicii de la celelalte radiofaruri mici, situate mai la nord, la San Julian si Deseado, şi care se aflau situate în afara drumului nostru.

Am mai parcurs şi alteori, în diverse locuri şi în tot felul de condiţii, însoţit de Alcob, distanţa de şapte sute de kilometri — aproximativ distanţa care separă Rio Gallegos de Comodoro — fără să fi putut obţine indicii prin radio. În această zi însă, condiţiile erau cu totul speciale din cauza unui vânt extrem de violent la sol şi care bătea dintr-o direcţie cu totul neobişnuită. Situaţia meteorologică la sol, adică cea pe care o primisem la Rio Gallegos înainte de placare, precum şi cea care ne fusese anunţată de aeroporturile situate de-a lungul rutei noastre, mă dezorientau total şi mă împiedicau să formulez o ipoteză logică în privinţa vântului care era pe cale să ne provoace mari dificultăţi la douăsprezece mii de picioare altitudine. Era un fenomen foarte obişnuit ca aceste vânturi, cele de la sol şi cele de altitudine, să aibă direcţii şi intensităţi total diferite, şi nu rareori întâlneai la altitudine curenţi diametral opuşi celor de la sol.

În cele din urmă am luat decizia cea mai logică. Am aşteptat cinci minute după ora antecalculată de trecere la verticala Santa Cruz. Această apreciere, după cum s-a văzut, fusese corectată şi avea in vedere o componentă de vânt contrar de 35 noduri pe oră, (deşi mai tot timpul, pe aceeaşi rută, noi întâlneam de obicei, un vânt din spate de 30, 40 sau chiar până la 60 şi 80 de noduri!). Am mai făcut încă o ultimă verificare a radiocompasurilor. Nici cea mai slabă urmă de semnal. De la un capăt la celălalt ambele benzi de recepţie nu erau decât un infern de ţiuituri şi pârâituri care se succedau fără răgaz.

Am conchis că într-adevăr am trecut peste Santa Cruz, Poate cu trei

sau patru minute după ora estimată, nu cu mai mult, în niciun caz, deoarece noi nu am constatat niciodată în zborurile noastre anterioare erori superioare acestora. Ora a fost deci înscrisă în planul de navigaţie ca şi cum am fi trecut efectiv peste Santa Cruz în acel moment.

Am luat microfonul pentru a informa „Comodoro Control” de poziţia noastră, chiar fără să fi efectuat verificarea ei exactă deoarece aşa era procedura, subliniind însă că este vorba de o informaţie estimativă şi neconfirmată.

Primele mele încercări cu emiţătorul de înaltă frecvenţă mai întâi pe 5547 kcs, apoi pe 10081 kcs, m-au convins repede că îmi pierd inutil vremea. Vacarmul recepţiei pe aceste două lungimi de undă era ceva inimaginabil, un adevărat torent de pârâituri şi şuierături insuportabile. Efectul acestor zgomote asupra unui pilot, fie chiar şi foarte experimentat, este indescriptibil, şi numai cei care au trecut prin astfel de situaţii îşi pot da seama despre ce este vorba.

Noi ştiam foarte bine, Alcob şi cu mine, ce înseamnă acest lucru, fiindcă am fost de multe ori confruntaţi cu aceleaşi probleme, în condiţii asemănătoare, deşi, poate, pentru o perioadă mai scurtă de timp decât acum. Ştiam că principala dificultate în această situaţie constă în stăpânirea nervilor, excitaţi până la paroxism de un potop sonor imposibil de descris.

Din punct de vedere tehnic, ştiam că şi în aceste condiţii, cu recepţia total înecată de curentul static, emiţătorul funcţiona şi putea fi auzit undeva. Cu conştiinciozitate deci, de două sau trei ori la rând, am repetat mesajul de poziţie, specificând că nu puteam recepţiona nicio comunicare din motive de ordin meteorologic.

Mai mult decât atât, am transmis, de asemenea, mesajul de poziţie cu unul din emiţătoarele VHF, mesaj care a fost recepţionat şi la Santa Cruz şi la Rio Gallegos. Am comunicat celor doi operatori că aparatul meu de înaltă frecvenţă este complet inutilizabil din pricina furtunii şi că mi-e imposibil să comunic cu „Comodoro Control” pe cele două benzi normale.

Se pare că mesajul meu a fost retransmis prin sistemul de legătură telegrafică care există între baze, pentru că răspunsul dat de „Comodoro Control” mi-a fost comunicat prin VHF de Santa Cruz. Am rămas oarecum uluit:

— „Comodoro Control nu vă autorizează să vă continuaţi zborul în IMC, (adică în condiţiile zborului instrumental), dacă nu aveţi posibilitatea să stabiliţi legătura cu Controlul pe frecvenţa de drum!...”

Era un fel de palmă pe care o primeam de jos, ca şi cum eu aş fi fost răspunzător de condiţiile meteorologice şi le-aş fi putut schimba după bunul meu plac.

Ordinul categoric şi autoritar nu m-a surprins însă peste măsură. De acest gen de probleme te izbeai încă destul de des, şi cam peste tot.

A trebuit să le explic foarte calm celor doi interlocutori ai mei că eu însumi doream nespus de mult să continui zborul în condiţii de vizibilitate, şi că pe de altă parte — deoarece Rio Gallegos era închis pentru toate procedurile de aterizare — îmi era imposibil să fac cale întoarsă:

Tot ce puteam face era să zbor în continuare, la aceeaşi altitudine, în aceeaşi direcţie, drept înainte, spre Comodoro Rivadavia, aşteptând răbdător o îmbunătăţire a condiţiilor meteorologice sau a condiţiilor de propagare a undelor pe frecvenţa de drum. Ştiam, de altfel, şi am comunicat acest lucru celor doi operatori, de la Santa Cruz şi Rio Gallegos, că după patruzeci şi cinci de minute urma să intru în raza de acţiune a VHF-ului de la Comodoro Rivadavia, şi că atunci vom putea comunica fără nicio dificultate.

În cele din urmă, mi s-a comunicat autorizaţia de a continua zborul în condiţiile date, pentru că, evident, nu exista altă soluţie. Pe de altă parte, deoarece niciun alt avion nu se mai afla în zbor in toata zona de sud, cu excepția celui de transport, care plecase cu multa vreme înaintea noastră, era exclus riscul unei coliziuni in aer.

Zborul nostru continua deci in aceleași condiții, orbește, drept înainte spre nord. Nu vedeam nimic, absolut nimic, și n-am avut nici măcar o singura data prilejul să găsim o spărtură în nori prin care să zărim cerul senin, sau să intram intr-una din acele zone unde straturile de nori se separă orizontal, permițând echipajelor să-și mai tragă puțin sufletul. Nu! Nimic din toate acestea n-am întâlnit in drumul nostru. Furtuna părea decisă să ne urmărească la, fel de înverșunată, fără să ne lase o clipa de răgaz.

Ba, dimpotrivă, zăpada care biciuia implacabila parbrizul părea că își întețește mereu intensitatea și violența…

Fulgi mari și foarte deși formau nenumărate linii concentrice, toate convergând spre aparatul nostru, de parcă am fi fost un fel de dușmani pe care trebuiau să-i doboare.

M-am surprins ca stăteam de câteva minute contemplând prin parbriz milioanele acelea de linii alburii, ce păreau în același timp tentaculele unui monstru și corzile unei plase gigantice în care ne afundam din ce in ce mai mult.

Violența furtunii creștea mereu. Condițiile de zbor se înrăutățeau într-un ritm vertiginos. În afara radiocompasului și a emițătorului-receptorului de înalta frecvență, am pierdut și cele două emițătoare-receptoare VHF, care ne permiseseră cu puțin timp înainte sa comunicăm cu Rio Gallegos și Santa Cruz. Scoaterea din funcțiune a acestor aparate ne dădea o grea lovitura, pentru ca în felul acesta ni se tăia ultima și foarte slaba posibilitate de legătură cu pământul. Faptul

că rămâneam fără comunicații VHF era ceva de neconceput, ceva nemaiauzit, un lucru într-adevăr foarte rar întâlnit, deoarece acest sistem este cunoscut tocmai pentru că, practic, era insensibil la perturbațiile atmosferice. Numai că în ziua aceea nu era vorba de o furtună oarecare, ci de un formidabil uragan de zăpadă şi gheaţă, de o amploare şi de o violenţă cu totul extraordinare. Receptoarele VHF, pe care tocmai le pierduserăm, au funcţionat întotdeauna cu o claritate excepţională, constant, chiar şi atunci când treceam prin cele mai violente furtuni de vară; dar, iată că acum, ele traduceau literalmente în unde sonore violenţa elementelor dezlănţuite. Adevărate urlete, de toate tonalităţile şi intensităţile, ţâşneau din aparate, izbindu-ne timpanele şi creierii.

Am luat atunci decizia care se impunea, căci riscam să devin în scurt timp un nebun furios, şi am răsucit unul câte unul contactele difuzorului din cabină.

„No tenemos otro remedio!”... Nu aveam altă soluţie — i-am spus lui Alcob.

Şi copilotul meu mă aprobă, mai întâi cu un profund suspin, apoi cu un gest care voia să spună: „Îţi mulţumesc foarte mult!... Nici eu n-aş fi rezistat multă vreme în acest infern!...”

Un fel de „tăcere” se lăsă atunci în mica noastră cabină, tulburată doar de uruitul regulat al motoarelor şi de răpăitul zăpezii care se izbea cu furie de geamuri. Contrar celor ce, s-ar putea crede, nici Alcob, nici eu n-am încercat până atunci o tensiune nervoasă excepţională. Deşi ne dădeam bine seama că situaţia este foarte gravă, fiindcă mai trăiserăm şi altădată asemenea experienţe, ştiam că este vorba mai cu seamă, şi înainte de toate, de o adevărată încercare de forţă a sistemului nostru nervos. Din acel moment — şi aceasta devenise principala noastră grijă — trebuia „să facem faţă” situaţiei prin noi înşine, şi să veghem ca nu cumva să ne lăsăm dominaţi psihic de această furtună, oricât ar fi fost ea de înspăimântătoare. Trebuia să aşteptăm şi să urmărim atent, dar în linişte, fără emoţii desfăşurarea evenimentelor.

I-am dat lui Alcob o mască de oxigen, am luat şi eu una, fără să le punem însă. Eram la limita altitudinii maxime admise pentru un avion fără cabină presurizată. Dacă mai luam înălţime (la asta mă gândeam de câteva minute) trebuia să folosim măştile, şi tocmai din acest motiv le şi scosesem; căci aparatul nostru putea foarte uşor să mai urce câteva mii de picioare dacă ar fi fost nevoie. Totuşi, înainte de a lua o hotărâre, l-am întrebat pe Alcob:

„Quiere que arriba, por encima de la capa?...”

La care copilotul meu mi-a răspuns evaziv, ceva cam în felul:

„La ce bun să mai urcăm?... Vom fi probabil exact în aceeaşi situaţie!... Trebuie să avem răbdare...”

Măştile rămăseseră deci între cele două scaune, la înde-mână, iar noi ne-am menţinut la douăsprezece mii de picioare.

Să avem răbdare!... Totdeauna să avem răbdare!... Treceam printr-un moment dificil. De câte ori nu mi s-a întâmplat, la 10000 km, în nord, între Panama şi Merida de exemplu, să zbor trei sau patru ore, ghidat exclusiv de instrumente, fără posibilitate de comunicare şi fără ajutorul vreunui radiofar?... În acele împrejurări mă pândea un alt pericol: mlaştinile înspăimântătoare, jungla nesfârşită, întinderea fără margini a mării în care colcăiau rechinii... Şi îmi fusese şi atunci frică, bineînţeles, ore în şir.

Aici, oricum, eram „acasă". Era vorba de un zbor scurt şi în drumul nostru aveam un aeroport foarte important, Comodoro Rivadavia, dotat cu puternice mijloace radio, cu un VOR, în special, pe care în curând urma să ne acordăm, chiar şi pe cea mai puternică furtună, şi care ne va permite să rectificăm planul de navigaţie.

În orice caz, chiar şi fără VOR, dacă cumva sistemul va fi fost avariat, ne rămânea radarul, cu care, la nevoie, puteam „vedea" coasta Atlanticului şi puteam corecta după ea direcţia, dacă ar fi fost necesar.

Pe măsură ce înaintam, prin minte îmi treceau tot felul de ipoteze. În acest timp, Alcob pilota liniştit, aparent fără cea mai neînsemnată tulburare. Era modul nostru de a proceda în astfel de împrejurări: Alcob se ocupa, în general, de manevrarea aparatului şi de menţinerea direcţiei, în timp ce eu mă ocupam de controlul zborului în general şi în special de funcţionarea corectă a motoarelor. În plus, lui Alcob îi plăcea în mod real zborul instrumental. Era tot timpul preocupat să-şi perfecţioneze tehnica, iar eu îl lăsam să-şi vadă de treabă. În ziua aceea, de pildă, practic, el singur a condus avionul, pe toată durata zborului, începând din momentul în care am atins douăsprezece mii de picioare.

La bord, fiecare, pilot şi copilot, aveam sarcini specifice. Eu, de exemplu, mă ocupam de organizarea generală a zborurilor. Funcţia mea includea, de asemenea, ţinerea la zi a unor documente: în primul rând, evident, era vorba de planul principal de navigaţie, apoi jurnalul de bord, cărţile motoarelor, cartea de zbor, planşeta de aprovizionare şi consum, carnetul negru în care erau înregistrate detaliile tehnice privind fiecare zbor, altitudinea, corecţiile vitezei, temperatura exterioară, presiunea admisiei, turajul motoarelor, temperatura aerului la admisie, temperatura uleiului, a cilindrilor, etc... Toate acestea mă ajutau mai cu seamă, să controlez constant starea aparatului şi randamentul lui în fiecare zbor, prin comparaţie cu zborurile precedente realizate în condiţii similare...

Ocupaţiile de rutina nu erau însă capabile, în ziua aceea, să mă distragă si să-mi calmeze nervii. Într-adevăr, eram furios. Furios, mai cu seamă, din pricina radiofarului de la Santa Cruz, care era foarte

slab, şi pe seama căruia aruncam toată vina „dezastrului” din foaia de zbor. De fapt, nici nu era o foaie de zbor, şi nicio planşă de navigaţie, ci doar o foaie de „estimări”.

Îmi amintesc că am schimbat frecvenţa unuia din receptoarele VOR-ului, trecând pe cea corespunzătoare controlului de la Comodoro Rivadavia, fără să obţin niciun rezultat, se înţelege. Era logic, fiindcă ne aflam încă prea departe de staţie pentru a putea recepţiona ceva. Am făcut-o maşinal, fără mare convingere, numai pentru a fi gata să primesc semnalul de îndată ce va apărea. Altitudinea noastră, relativ mare, ne îngăduia să credem că în curând vom intra în raza de acţiune a acestui sistem de orientare.

Toţi piloţii, dar în special cei bătrâni, care nu au dispus totdeauna de un asemenea aparat, apreciază foarte mult faptul că determinarea poziţiei cu ajutorul VOR nu e niciodată, şi în niciun fel, afectată de furtuni, oricât ar fi ele de puternice. Pentru noi, de pildă, VOR-ul din Comodoro reprezenta un fel de lumină puternică, un adevărat far pe care aveam să-l folosim cu precizie şi ale cărui raze le aşteptam cu multă nerăbdare.

Îndoieli îngrozitoare mă bântuiau tot timpul în legătură cu deriva pe care încă nu o cunoaştem. Dar dacă această derivă ne-a dus departe, dincolo de puterea de bătaie a emiţătorului?… Puterea lui de bătaie mi se părea acum atât de redusă încât îmi era îngrozitor de teamă că am putea trece de o parte sau de alta a cercului în care se propagau undele, fără să profităm de acest minunat aparat. Într-o astfel de situaţie nu ne-am mai fi putut determina poziţia, n-ar mai fi fost posibilă nicio corecţie a zborului, şi mă întrebam până când!… Sute de supoziţii îmi treceau prin minte, mărindu-mi îngrijorarea.

Cronometrul de bord continua să se învârtească, încet, groaznic de încet. Secundele şi minutele se scurgeau, identice, fiecare, cu cele precedente. Din când în când mai făceam câte o încercare, conectând cu vârful degetelor contactul care comanda difuzorul din cabină. Rezultatul era de fiecare dată, invariabil, acelaşi: trebuia să bat în retragere şi să închid repede: recepţia era imposibilă. Potopul de zăpadă şi gheaţă în care ne afundam orbeşte, continua să provoace aceeaşi dezlănţuire electronică, tradusă prin cele mai formidabile urlete şi şuierături în toate tonalităţile. Era un infern absolut insuportabil, chiar şi pentru urechile obişnuite cu zgomotele puternice.

De fiecare dată când acţionam contactul, pe care-l adu-ceam apoi în poziţia iniţială, teribilul bombardament sonor ne anunţa că radiourile erau inutile, dar şi că furtuna continua cu furie, mai violentă ca oricând, că ea se întindea peste tot în jurul nostru, acoperind o suprafaţă imensa. Ni se părea că această întindere este infinit mai mare decât ni se spusese, înainte de plecare, la Rio Gallegos…

Alcob îşi vedea de treabă fără să scoată un cuvânt, ca şi mine, fără să facă nici cea mai neînsemnată remarcă. Şi totuşi, tensiunea interioară era foarte puternică, iar de a mea îmi dădeam seama uneori constatând cum îmi scade ritmul respiraţiei; şi mă gândeam că Alcob trecea probabil prin aceleaşi emoţii. Eram foarte tulburat. Zborul, în condiţiile pe care trebuia să le suportăm, provoca o oboseală greu de măsurat sau de evaluat, greu chiar şi de descria; s-ar fi putut spune că echilibrul nostru psihic era asediat, supus unor asalturi constant repetate, care riscau să-l clatine sau chiar să-l anihileze brusc. Luptam în noi înşine împotriva acestor atacuri, în timp ce, într-un anume fel, simţeam mereu prezenţa, sau în orice caz apropierea puternicului duşman, dezlănţuit împotriva noastră, care configura o primejdie latentă şi permanentă şi a cărui exteriorizare, mai violentă, o aşteptam cu teamă dintr-o clipă într-alta.

Periodic, analizam mental desfăşurarea evenimentelor, făcând un soi de evaluare a situaţiei. Prezentate astfel, la rece, condiţiile zborului şi un rezumat al întregii situaţii configurau următorul tablou:

Zburam de mai bine de o oră, fără să ne fi putut controla nici deriva, nici poziţia, nici viteza… Eram acum şi fără posibilitatea de a comunica prin radio şi fără putinţa de a folosi aparatele de navigaţie de la bord. Ştiam că această situaţie se va prelungi, exact în aceleaşi condiţii, încă cel puţin două ore şi jumătate, înainte de a ajunge, în sfârşit, în zona de calm.

În acest timp, singurul şi unicul instrument de care ne puteam folosi, pentru a ne orienta, era simpla şi bătrâna busolă, identică, aproximativ, cu cea folosită şi de Cristofor Columb, indicându-ne, asemenea Stelei Păstorului, o linie firavă pe care ne străduiam să o urmăm ca să ne salvăm vieţile.

În rest însă, la bord totul era în ordine. Instalaţia de încălzire menţinea automat aceeaşi căldură plăcută în cabină şi doar lângă pereţii laterali se simţea puţin frigul acela de gheaţă care se transmitea prin tabla de aluminiu a fusela-jului. Motoarele funcţionau normal; regimul lor fusese reglat la un procentaj de putere relativ redus şi puţin pretenţios, pe care-l corectasem de mai multe ori în timpul zborului. Nu aveam deci motive să fim peste măsură de îngrijoraţi, cel puţin în ceea ce priveşte partea mecanică.

Din când în când stăteam cu braţele încrucişate şi examinam atent fiecare instrument de bard, unul câte unul, procedând la un fel de baleiaj vizual neîntrerupt, care, la fiecare ciclu, efectua şi un control al suprafeţei aripilor şi mai cu seamă a bordurilor de atac. Dar în exterior, pe structura aparatului, nu se vedea niciun semn că s-ar forma gheaţă. Fulgii de zăpadă şi cristalele de gheaţă se sfărâmau de tablă, neîncetat, producând un răpăit înfundat şi continuu.

Era o situaţie clasică, în deplină concordanţă, din toate punctele de

vedere, cu regula anterior citată: câtă vreme un avion zboară printr-o zonă de zăpadă, pe aripile lui nu se formează gheaţă. Dar, chiar cunoscând această regulă, şi chiar dacă ai trecut de sute de ori prin situaţii asemănătoare, e imposibil să nu fii totuşi mereu în gardă şi să nu-ţi simţi privirea atrasă ca de un magnet de bordurile de atac, de teamă ca nu cumva să te gândeşti în faţa primei excepţii care ar confirma regula…

Bineînţeles că priveam foarte des prin parbrizul care constituia un pol de irezistibilă atracţie. Încercam să văd „ceva”, fie şi numai pentru o clipă, printre milioanele de fulgi şi cristale ce păreau că ţâşnesc din botul unui monstru furibund, hotărât să ne distrugă. Traiectoriile acestor proiectile formau linii albe, absolut drepte şi perfect concentrice care se izbeau de noi. Şi totuşi, înaintam, împotriva şi contra tuturor.

Zborul printr-o furtună de zăpadă este un spectacol extraordinar, mai ales noaptea, dacă aprinzi pentru câteva clipe farurile. Am fost totdeauna fascinat de zborurile în aceste condiţii şi cred că pentru un pilot e unul din cele mai minunate spectacole.

Din când în când îmi apropiam degetele de plexiglas şi simţeam pişcătura caracteristică a descărcărilor statice, în timp ce scântei electrice, unele lungi de aproape zece centimetri, îmi ţâşneau din unghii, însoţite de un pârâit sec. Piloţii care zboară prin zonele reci cunosc bine acest fenomen, şi tuturor le place să se joace cu aceste scântei care sunt în acelaşi timp amuzante, impresionante şi cu desăvârşire inofensive.

Deodată atenţia mi-a fost atrasă de o foarte uşoară diferenţă intre indicatoarele presiunii la admisie ale celor două motoare. Instrumentul era dublu, adică era constituit din două ace care pivotau pe acelaşi ax şi în acelaşi cadran. Aceste ace, dintre care unul corespundea motorului drept, iar celălalt motorului stiâng, erau totdeauna reglate exact în acelaşi punct; faptul că acum găseam unul foarte uşor deplasat în raport cu celălalt mi-a atras atenţia chiar din prima clipă în care s-a produs mişcarea. Diferenţa era de aproximativ un milimetru. Eram totuşi sigur că in tipul precedentului meu baleiaj vizual cele două se găseau exact pe aceeaşi linie, reglate, ambele, la presiunea de 28 degete. Făcusem reglajul puterii celor două motoare cu cea mai mare grijă, blocasem bine şurubul care imobiliza manetele; şi-atunci?…

Aveam certitudinea că nici Alcob şi nici eu n-am atins din greşeală niciuna din cele două manete. Pe de altă parte era greu de crezut intr-o eventuală deplasare a sistemului de comandă, de exemplu într-o alungire a cablurilor, datorită vibraţiilor. Nu, hotărât nu puteam crede. Şi totuşi faptele erau fapte: unul din ace marca 28. Iar celălalt 27,5 degete. Aşadar, ceva era pe cale să se întâmple, undeva sub

capota unuia dintre motoare. Prima mea reacţie a fost să-i arăt indicatorul dublu lui Alcob, subliniind diferenţa descoperită de mine. Trebuie să insist din nou asupra mărimii acestei diferențe, şi în această privinţă sunt foarte categoric: cele două ace nu erau separate decât de un milimetru în momentul primei observaţii.

„Mi se pare că la admisia motorului stâng a început să se formeze gheaţă”. Am făcut această reflecţie pe un ton neutru, fără să ating totuşi reglajele.

Începând din clipa aceea, ne-am concentrat amândoi atenţia asupra faimosului indicator. Trecuseră câteva secunde, două… trei… patru… În mod cert, mai puţin de zece!… Am văzut literalmente cum acul stâng coboară cu încă un milimetru.

Nu mai aveam nicio îndoială: îngrozitorul jivraj şi-a făcut apariţia şi începea să producă ravagii. Se formase gheaţă şi începea să se îngrămădească undeva în interiorul motorului stâng, în canalele de admisie. Maneta care comanda aerul cald, şi care în mod normal rezolva tocmai aceasta problemă, era trasă până la limită. Pentru a fi cu conştiinţa împăcată am mai verificat o dată: maneta era trasă până la refuz şi nu se mişcase din poziţia ei.

Mental am refăcut de câteva ori schema sistemului de încălzire. Am revăzut voletul care închidea intrarea de aer rece şi care, prin aceeaşi mişcare, lăsa o deschidere chiar dedesubtul cilindrilor. Pe acolo „respira” motorul; pe acolo aspira aerul care trecea printre cilindri, după ce s-a frecat de aripioarele acestora. Cilindrii se încălzeau până la o temperatură de 360°Farenheit, aripioarele formând un radiator de căldură perfect, iar aerul care trecea printre ele era într-adevăr fierbinte!… Am încercat, de asemenea, să-mi amintesc ultima revizie a sistemului: am controlat etanşeitatea voletului şi blocajul corect la sfârşitul cursei…

Voletul de control, căile de admisie… cilindri… maneta de comandă… aerul cald… aerul rece… gheaţa… Toate imaginile acestea se învălmăşeau în mintea mea, se suprapuneau, se îngrămădeau unele peste altele. În cele din urmă am ajuns la o concluzie: motoarele au funcţionat până acum aspirând un aer pe care tot ele îl încălzeau; această încălzire era imperios necesară în condiţiile în care ne găseam, iar în cazul motorului stâng, dintr-un motiv pe care nu-l înţelegeam, încălzirea era insuficientă. Deşi fierbinţi, cilindri nu mai reuşeau, totuşi, să topească zăpada şi cristalele de gheaţă care se izbeau de aripioare.

Problema era extrem de serioasa şi automat trecea pe primul plan al preocupărilor noastre. Şi totuşi nu am intrat în panică. Răul fusese detectat chiar la început şi prin urmare aveam multe şanse de a-l combate în cele mai diferite moduri.

Prima mea reacţie a fost să citesc termometrul de admisie, care

măsura temperatura la vreo douăzeci-douăzeci şi cinci de centimetri în interiorul conductei de admisie, după gura de intrare a aerului cald, la jumătatea sistemului de carburaţie prin injecţie.

Instrumentul indica 50°F pentru fiecare motor. Ceea ce mă lăsă perplex, deoarece în acest caz însemna că avem o marjă de 18° peste punctul de congelare; adică o marjă de securitate apreciabilă, care ar fi putut să fie mai mult decât suficientă.

În ciuda termometrului, gheaţa apăruse şi se acumula foarte repede în sistemul respirator al motorului stâng. Aceasta era concluzia la care ajunsesem şi nu aveam nicio îndoială că într-adevăr aşa stăteau lucrurile.

Am executat imediat o serie de manevre destinate să înlăture cât mai repede gheaţa. N-ar fi avut niciun rost să trag şi mai mult maneta de aer cald, trebuia să găsesc mijlocul de a ridica temperatura motorului, iar pentru a atinge acest scop aveam la-ndemână mai multe posibilităţi.

In primul rând am împins înainte manetele „pas elice”, mărind turaţia celor două motoare de la 2.600 la 2.750 ture pe minut. Am procedat la fel şi cu presiunea de admisie. În acest mod regimul de putere creştea sensibil şi prin urmare trebuia să crească şi căldura degajată, ceea ce presupunea că remediul era suficient de energic ca să înlăture gheaţa.

Alcob şi cu mine stăteam acum cu ochii aţintiţi spre acest instrument care, în tabloul de bord, devenise dintr-o dată cel mai important.

Vizibilitatea, zborul, furtuna de zăpadă, problemele de radio, direcţia, indicatoarele orizontului artificial care se balansau, nu mai aveau acum decât o importanţă relativă şi, discret, trecuseră pe un plan secundar. Din clipa aceasta nu mai aveam decât o singură preocupare, iar pe tabloul de bord, practic, nu mai exista decât un singur instrument: indicatorul de presiune.

Priveam micul cadran, atenţi la cea mai mică mişcare a fiecărui ac, când am văzut acul stâng tremurând, apoi coborând brusc, în mai puţin de zece secunde la 27…

Manometrul continua să coboare implacabil indicând pierderea de putere, semnalând lipsa de aer în conducta prin care aparatul trebuia în mod normal să respire.

Fără să mai ezit, am pus în aplicare acea faimoasă manevră de pericol, care mi-a salvat viaţa cu şase ani în urmă, pe când traversam Anzii Cordilieri în toiul unei furtuni de zăpadă, foarte asemănătoare cu cea de acum.

Am luat comenzile din mâinile lui Alcob şi am tras manşa spre mine, pentru a reduce în acest fel viteza fără să scad puterea motoarelor. Apoi, dintr-o singură mişcare, fără să mai aştept ca viteza

să fi atins punctul maxim permis pentru această manevră, am scos trenul de aterizare şi flapsurile. Am împins înainte cele două comenzi ale elicelor, până la limita autorizată de 3200 ture pe minut.

Manevra, în ansamblu, era ca să zic aşa infernală şi nu reprezenta doar o jumătate de măsură: avionul fu frânat brutal, de parcă l-ar fi apucat cineva de coadă, iar eu aşteptam.

Ar fi trebuit să spun: „noi aşteptam” — fiindcă amândoi pândeam cu mare îngrijorare rezultatele acestei manevre, care se efectua în situaţiile extrem de critice.

Zborul intrase de-acum într-o fază intr-adevăr foarte critică, şi totuşi, ca să respect adevărul, trebuie să spun că toate manevrele, deşi au fost executate cu mare rapiditate, le-am făcut fără emoţie, practic, fără nicio urmă de nervozitate. Mai trebuie să spun, pentru a explica de ce eram atât de stăpânit şi calm, că nu aveam absolut nicio îndoială în privinţa succesului total şi imediat al manevrei. Creşterea puterii motoarelor ducea la ridicarea temperaturii cilindrilor, iar frânarea aerodinamică provocată de trenul de aterizare şi de flapsuri, reducând viteza de trecere a aerului prin capotă, completa efectele factorului precedent. Eram deci sigur că în acest fel canalele de admisie aveau să primească un aer mult mai cald, în măsură să le elibereze rapid de gheaţa formată în interior. Calculele noastre erau absolut logice, aleseserăm cea mai bună soluţie în situaţia în care ne aflam, singura care ne putea salva. Privirile noastre nu părăseau nicio clipă instrumentul fatidic. Acul stâng coborî cu încă un deget… apoi cu două… trei… patru… cinci… zece… cincisprezece… douăzeci!…

În mai puţin de un minut, acul stâng atinsese zero definitiv şi mortal. Totul s-a sfârşit. Motorul stâng nu mai respira. Moartea şi-a desăvârşit opera, înfundând aparatul respirator al mecanismului.

Am rămas încremenit, imobil, practic fără putere de a mai respira chiar eu însumi. Toate manevrele dăduseră greş. Mi-am dat seama că anumite condiţii fizice cu totul excepţionale se combinaseră între ele cu o rapiditate înspăimântătoare spre a forma un dop de gheaţă, închizând perfect ermetic conducta prin care trecea, în mod normal, aerul indispensabil pentru viaţa motorului.

Am simţit în propriu-mi corp oribilele zvâcniri ultimele, ale motorului care încă mai trepida, lăsând puţin câte puţin să i se risipească cele din urmă rămăşiţe de vlagă. Elicea, continua să se învârtească lent, doar sub efectul curentului produs de viteza aparatului, mişcând astfel, cu opinteli, şi mecanismul complicat care murise.

Consecinţele le-am constatat imediat, pe cadranele indicatoarelor de viteză. Brusc, cele două ace au făcut un salt considerabil înapoi, şi continuau să coboare. Motorul drept funcţiona totuşi normal, — se învârtea şi uruia ca de obicei, făcând tot ce-i stătea m putinţă, în

schimb, elicea stângă, datorită rotirii în gol, provoca o puternica frânare care făcea extrem de dificil controlul aparatului.

Subit situaţia s-a agravat prin apariţia unei presiuni nemaipomenite, căreia aproape că nu-i mai putem rezista, pe pedala dreapta a palonierului şi care era cu atât mai mare cu cât împinsesem la maximum, la 100% din puterea sa, comanda de gaz a motorului drept, pentru a încerca să compensez scăderea vertiginoasă a vitezei, care se apropia periculos de înspăimântătoarea „limită”...

Tracţiunea puternică dintr-o singură parte, conjugată cu frânarea violenta care se producea pe aripa din partea stângă, era o situaţie nouă şi grăbea apariţia unui nou pericol: înscrierea aparatului într-o spirală necontrolabilă

Am început să lupt din toate puterile împotriva acestei spirale mortale, pe care o şi simţeam cum se insinuează şi, încet-încet, pune stăpânire pe comenzi. O forţă invizibilă, de o extremă violenţă, împingea mereu în palonierul drept, încercând să-mi smulgă aparatul de sub control. Contracararea acestui efect era teribil de dificilă, mai cu seamă în condiţiile absenţei totale a vizibilităţii exterioare.

Era deci o luptă surdă, oarbă mai degrabă, împotriva primejdioasei căderi în spirală, luptă care consta aproape exclusiv dintr-o apăsare puternică, practic la limita puterilor mele, pe pedala dreaptă a comenzii direcţiei, paralel cu strădaniile de a verifica efectul manevrelor prin indicaţiile pe care mi le dădeau instrumentele de bază. În spatele ferestruicii giro-direcţionalului, cifrele defilau lent, fără oprire; ceea ce însemna că nu mai stăpâneam aparatul şi că acesta vira tot timpul spre stânga, descriind un cerc larg. În ceea ce priveşte orizonturile artificiale, ei bine, indicatoarele părăsiseră demult poziţia lor obişnuită, aproape fixă, în linie cu reperul principal, spre a se plimba haotic în interiorul cadranelor; ceea ce însemna că avionul se înclina brutal, când într-o parte când în alta, şi că botul se aplecase mult în raport cu orizontul real, fără ca eu să mai pot face ceva pentru a îndrepta lucrurile.

Exact în momentul acela mi-a fost dat să trăiesc drama cea mai tragică şi cea mai ruşinoasă pentru un pilot. Fiindcă toţi piloţii sunt cam orgolioşi, şi mândri de aptitudinile lor, oricare le-ar fi poziţia pe scara de eşaloane a profesiunii lor.

Am trăit deci aceasta ruşine dezgustătoare de a-mi simţi piciorul drept tremurând, piciorul care lupta împotriva presiunii exercitată pe cârma de direcţie. Tremurul nu e cuvântul exact, piciorul nu-mi tremura, el descria adevărate salturi ritmice de o considerabilă amplitudine şi-mi era imposibil să-l stăpânesc.

Un val de sânge îngheţat mi-a străbătut tot corpul, din cap până în picioare. Într-o fracţiune de secundă am şi întrevăzut dimensiunile dezastrului, de neînlăturat de acum înainte. Mă simţeam pierdut.

Presiunea palonierului era extrem de puternică, este adevărat, dar ştiam foarte bine că piciorul începuse să salte din cu totul alte motive: îmi era frică! O mare spaimă pusese stăpânire pe mine.

Nu mai exista nicio îndoială şi nicio speranţă: eram într-o situaţie fără scăpare. Îmi era o frică nebunească că voi pierde definitiv controlul aparatului, simţeam instinctiv apropierea acestui greu moment, atât de înspăimântător, care fără îndoială nu avea să întârzie prea mult… deoarece începusem să nu mai fiu stăpân pe mine. Şi mă mai temeam, de asemenea, sau poate în primul rând, ca nu cumva copilotul meu să-şi dea seama că mi-e frică!… Eram sigur că Alcob remarcase oribilele salturi ritmice ale genunchiului meu drept, care continua să se ridice şi să coboare nervos, incontrolabil, ca un prim semn al marelui şi apropiatului dezastru.

Zgomotele din cabină se schimbaseră total. Acordul armonios al celor două motoare făcuse loc mugetului puternic al singurului motor care funcţiona solicitat până la refuz, şi părea din clipă în clipă gata să explodeze în mii de bucăţele. Zgomotele de pe parbriz şi de pe tabla fuselajului se schimbaseră şi ele cu desăvârşire, căci aerul, zăpada şi gheaţa se izbeau acum cu mult mai puţină forţă. Zburam foarte încet. Avionul părea suspendat, agăţat aproape inert de motorul acela care continua să funcţioneze ca prin minune şi ne menţinea totuşi în aer. Elicea dreaptă, cu care vântul se juca, continua să se învârtească precum aripile unei mori de vânt, fără forţă proprie. Auzeam şi simţeam aerul care şuiera printre palele elicei, forţând motorul să se învârtească in gol, şi tocmai intensitatea şuieratului îmi îngăduia să evaluez intensitatea frânării pe care o producea această rotire inutilă.

Nu voi reuşi niciodată să descriu chinurile pe care le îndurau tălpile şi picioarele mele. Luptam ca un disperat, apăsând cu toată puterea pe pedale, cu nervii încordaţi; simţeam prin comenzi, prin această presiune, da, simţeam vibrând aparatul, şi puteam măsura cu exactitate valoarea reală a precarei stabilităţi pe care o mai păstrăm. Era extrem de dificil să menţin aparatul în zbor orizontal sau în linie dreaptă, şi în fiecare clipă mi se părea că totul avea să se sfârşească.

Am mai aşteptat încă puţin timp un ipotetic miracol. Apoi, cum nu îmi mai rămânea altceva de făcut, am apucat comanda elicei stângi şi am tras-o încet înspre înapoi, cu nespus regret, punând-o astfel în poziţia „drapel” — poziţia care opunea cea mai mică rezistenţă aerodinamică.

Pe măsură ce palele elicei pivotau pe axe, pentru a se bloca în cele din urmă paralel cu direcţia de deplasare a avionului, simţeam cu o uşurare de nedescris cum se reduce progresiv efortul pe care trebuie să-l fac pentru a apăsa pe pedala dreaptă.

Elicea continua să se învârtească, dar rotirile ei erau din ce în ce mai lente, pe măsură ce unghiul palelor se apropia de zero.

Şuierăturile aerului, care înainte forţa palele să se învârtească, dispăruseră acum cu desăvârşire. Apoi elicea rămase încremenită.

În acest timp furtuna continua să se încrânceneze împotriva aparatului nostru. Tone şi tone de zăpadă şi gheaţă se sfărâmau neîncetat de geamuri. Nu vedeam nimic, absolut nimic, nimic decât acest interminabil potop alb şi cenuşiu, un tot opac din care acum, eram siguri că nu vom mai ieşi niciodată.

Exact acelaşi lucru mi s-a întâmplat cu şase ani în urmă, în timp ce traversam Cordilierii pe o furtună asemănătoare, şi când, pentru ultima oară, îmi spuneam, mă voi mai putea gândi la mama mea. Plecasem din casa părintească la cincisprezece ani, să lupt împotriva cotropitorilor hitlerişti şi să devin pilot. Îmi atinsesem scopul şi devenisem pilot de vânătoare; apoi, mai târziu am devenit pilot profesionist. Zburasem peste toate continentele şi prin toată lumea şi acum, pe neaşteptate, apropierea morţii mă făcea să-mi aduc aminte că am o mamă, o mamă care m-a aşteptat zeci de ani, şi pe care eu o făcusem de multe ori să plângă pentru că n-am mai fost niciodată pe-acasă.

Printre milioanele şi milioanele de fulgi albi care se zdrobeau în faţa mea, pe acest gigantic ecran format dintr-o masă alburie, am avut aşadar neasemuita fericire de a revedea chipul bătrânei mele mame. O vedeam deci pentru ultima dată acolo, foarte departe, în sătucul acela francez care era al meu, şi în care n-o să mă mai întorc niciodată. Mama e în spatele casei, îndoită din mijloc, în grădină, şi culege crizantemele pe care le sădise tata. Părea că mă vede şi mă priveşte trist, cu resemnare, repetând mereu aceleaşi cuvinte:

„Vezi?... Ţi-am spus eu!... Cu maşinile astea trebuia s-o păţeşti odată şi odată!... Ce să fac dragul meu?... N-ai vrut niciodată să mă asculţi!...”

Cu o mână îşi ridică poala şorţului ca să-şi şteargă ochii. Dar nu plânge. Nu! mama nu plânge. Ochii-i sunt înroşiţi şi fără expresie, dar nu plânge.

Atunci, în sfârşit, mi-a fost dat să înţeleg că eu, fiul ei, eram de mult mort pentru ea şi că nu-i mai rămăsese nicio lacrimă ca să mă plângă.

Apoi viziunea a dispărut. Altă rafală de zăpadă, mai violentă decât celelalte, o smulse de pe parbriz. Eram iarăşi singur, cu lupta mea, cu profesiunea pe care mi-o dorisem, încercând totuşi o profundă melancolie la gândul ca mi-am dedicat viaţa acestei meserii pe care singur mi-o alesesem şi îmi legănase visurile încă din copilărie. Mi-am realizat visul, se înţelege, după nenumărate dificultăţi, dar mi-am pierdut familia.

*

Pentru majoritatea oamenilor, un avion bimotor e un avion care posedă două motoare: deci, dacă se opreşte unul, continuă să zboare liniştit cu celălalt!… Toţi piloţii de avioane echipate cu motoare cu piston ştiu că lucrurile nu stau chiar aşa, şi că foarte puţine aparate sunt în realitate capabile să-şi continue zborul cu un singur motor. Mai mult chiar, cele care ar putea-o face nu se pot menţine în zbor decât în anumite condiţii, la o viteză foarte redusă, foarte apropiată de ceea ce se numeşte limită de viteză şi supunând la eforturi extrem de dure motorul rămas în funcţiune. În general, e o soluţie doar pentru a putea ajunge la un aerodrom relativ apropiat.

Piloţii ştiu că această viteză minimă de control este extrem de greu de menţinut şi că ea depinde de o serie de factori. Dacă această viteză scade sub o anumită valoare, aparatul scapă de sub controlul comenzilor, se înscrie într-un fel de spirală descendentă sau cade ca o frunză moartă. Pe de altă parte, dacă viteza creşte, iar avionul nu mai poate fi oprit din cădere, pierderea de altitudine poate deveni fatala… Ambele situaţii pot avea un deznodământ tragic.

Să conduci un avion bimotor cu un motor oprit, chiar pe vreme frumoasă, e o manevră dintre cele mai delicate, iar piloţii caută totdeauna să ascundă pasagerilor aceste dificultăţi. Majoritatea piloţilor se antrenează des pentru a face faţă unei astfel de eventualităţi; o bună parte însă preferă să se gândească la o atare situaţie cât mai puţin. E vorba de o filosofie, poate nu prea realistă, dar care fără îndoială nu dă bătaie de cap.

În ceea ce ne priveşte, căci mă refer şi la copilotul meu, am luptat amândoi constant, nu pentru a ne perfecţiona tehnica zborului cu un singur motor, ci în special pentru a desăvârşi o tehnică de întreţinere capabilă să ne pună la adăpost de orice pană de motor. Am executat totdeauna noi înşine atât lucrările mărunte, cât şi reparaţiile cele mai delicate şi, practic, avionul nostru, în cei zece ani de existenţă, n-a trecut prin niciun atelier decât, fireşte, atunci când i s-au făcut reparaţii generale. Paralel cu căutarea unui sistem de întreţinere cât mai bine pus la punct, am fost mereu preocupaţi să studiem şi să ameliorăm tehnicile de operaţiuni tocmai pentru a elimina orice posibilitate de pană la motor.

Personal consider că am fost pe deplin răsplătit pentru eforturile mele, deoarece, de-a lungul a treizeci de ani de pilotaj, n-am avut nicio defecţiune tehnică.

Dar să revin la drama din 22 iulie 1971 care nu avea nimic comun cu o pană de motor, propriu-zisă. Nu era o deficienţă mecanică. Era vorba de un defect de fabricaţie sau cel puţin de o insuficienţă a unuia din sistemele aparatului.

De-acum, preocuparea principală devenise motorul drept: trebuia, cu orice preţ, să menţin viaţa acestui motor, care continua să

funcţioneze normal şi de care depindea nemijlocit propria noastră existenţă. Motorul lucra cu 90% din puterea nominală: fusesem obligat să împing aproape până la fund maneta de gaz, căci creşterea regimului era absolut necesară pentru a menţine aparatul în zbor. Simţeam că motorul suferă, îl auzeam urlând în suprasarcină, şi totuşi abia dacă reuşeam să ne menţinem în zbor orizontal. Era evident, chiar şi pentru o ureche profană, că motorul nu ar mai fi putut suporta o funcţionare prelungită în asemenea condiţii.

Temperatura la chiulasă şi la ulei urcase alarmant de mult, şi o teribilă nelinişte mă cuprindea ori de câte ori priveam spre manometrul preţiosului fluid. Indicatorul consumului de combustibil depăşise 250 livre pe oră, adică, de două ori şi jumătate mai mult decât consumul orar normal al acestui motor în regim de croazieră economică.

Un singur instrument, din cele care funcţionau, indica o scădere de valori, dar cifra de pe cadran nu reprezenta niciun avantaj pentru zborul nostru, dimpotrivă, deoarece era vorba de indicatorul de viteză. Trista realitate era că viteza se redusese aproape la jumătate faţă de cea normala, ceea ce nu simplifica deloc situaţia.

Vieţile noastre atârnau acum de un fir de păr şi depindeau direct de doi factori absolut vitali: în primul rând se cerea să pilotăm cu cea mai mare fineţe şi precizie. În al doilea rând, cu orice preţ trebuia să menţinem viaţa motorului ce ne mai rămăsese. Cea mai măruntă eroare, oricât de infimă, putea de acum înainte să însemne sfârşitul nostru. Într-o secundă, fără să mai avem putinţa de a o remedia.

Personal, nu-mi mai făceam nicio iluzie în privinţa posibilităţilor noastre de supravieţuire. Dar Alcob?… M-am gândit deseori la el, şi din când în când îl priveam pe furiş, fără să mă vadă, cu o mare îngrijorare. Îl vedeam aşezat alături de mine comportându-se firesc, ca de obicei, fără ca în mişcări să i se vadă vreun semn de nervozitate. Mă întrebam mereu:

„Oare Alcob îşi dă seama că suntem pierduţi, iremediabil pierduţi, fără nicio posibilitate de a ne salva?”

Eram foarte tulburat din această pricină, nu ştiam, realmente, ce să fac, dacă trebuie să-i spun adevărul sau să-l las să mai creadă în propriile-i iluzii, dacă totuşi îşi făcuse vreuna.

Alcob avea doar câţiva ani de pilotaj, şi numai de doi ani zbura cu mine. Am trecut împreună prin multe furtuni, de toate felurile, mai peste tot, pe o bună parte a continentului, dar n-am întâlnit niciodată o situaţie într-adevăr înspăimântătoare. Toate zborurile noastre s-au desfăşurat fără niciun fel de inconveniente.

Situaţia mea era cu totul alta. Aveam cu cincisprezece ani mai mult decât copilotul meu, şi o experienţă incomparabil mai vastă. Cred că pot afirma că-mi cunoşteam bine meseria, sub toate aspectele. Acum

însă era pentru prima oară că treceam prin astfel de împrejurări, şi de aceea îmi era uşor să-mi întrevăd soarta. Treizeci de ani de pilotaj, de zboruri aventuroase pe toate latitudinile, în toate condiţiile posibile şi imaginabile, îmi spuneau acum, că din această călătorie nu ne vom mai întoarce.

Respiram cu greu. Simţeam o puternică presiune pe fie-care centimetru al corpului, ca şi cum aerul ar fi devenit de o sută de ori mai dens, dintr-o dată, sau de parcă un gigantic cerc s-ar fi închis în jurul nostru şi începea acum să se strângă fără milă, strivindu-ne sub apăsarea lui. Acest cerc nu era o iluzie, nicio viziune, era pur şi simplu cercul rezultat din raza de acţiune ce ne mai rămăsese, şi care se restrângea considerabil, datorită reducerii vitezei şi creşterii consumului de combustibil. Gândurile şi reacţiile mele interioare se schimbau ne-contenit, trecând de la o extremă la alta, într-o fracţiune de secundă. Mi-era frică, simţeam un tremur înăuntrul meu, dar îmi dădeam la fel de bine seama că tremur din tot corpul, şi simţeam cum frica progresează, cum se transformă încetul cu încetul într-o adevărată spaimă, care pătrundea adânc în mine, ameninţând să-mi anuleze toate facultăţile fizice şi psihice. Mă gândeam la moarte şi îmi era groaznic de frică; o simţeam dându-ne târcoale sau chiar prezentă, ascunsă undeva în dosul acelor care indicau minutele, poate chiar în spatele secundarului.

Fără să putem comunica prin radio cu staţiile terestre, fără nicio indicaţie din partea aparatelor de navigaţie, în mijlocul celei mai implacabile furtuni pe care o văzusem vreodată, primeam acum această adevărată lovitură de graţie: pierderea motorului stâng.

Ce mai puteam face?... Ce mai puteam nădăjdui?... Să ne târâm cu un motor solicitat la maximum, care putea exploda dintr-un moment într-altul?... Şi pentru a ajunge unde?... Şi cum?... Cu această viteză de croazieră redusă la o cifră ridicolă?... Toate aeroporturile erau închise din cauza lipsei totale de vizibilitate. Condiţiile meteorologice erau peste tot la fel de proaste, excepţie făcând în această privinţă aeroportul acela — foarte îndepărtat acum — care fusese primul nostru punct de destinaţie. Dar oprirea motorului îl împinsese la o depărtare care pentru noi devenise acum siderală. Zonele de timp frumos erau dincolo de distanţa pe care o puteam noi parcurge, dat fiind consumul enorm de combustibil al motorului drept, ca şi faptul că nu puteam alimenta motorul drept cu benzina din rezervorul principal stâng. Nici nu mai putea fi vorba să ajungem la Trelew!

Dacă măcar am fi putut vedea o fâşie de cer, sau de pământ!... Pentru noi ar fi însemnat un moment de repaus, de răgaz, o uşurare, o speranţă poate. Dar nu se vedea nimic! Absolut nimic. Nici cea mai neînsemnată spărtură în nori, cea mai slabă vizibilitate. Nici măcar un semn la orizont; geamurile nu ne mai ajutau acum decât ca să

respingă zăpada şi gheaţa care le făceau să vibreze necontenit, iar noi ne pierduserăm orice speranţă că ani putea vedea sfârşitul acestei furtuni infernale.

În acest timp, în bietul meu creier, chinuit, măcinat, suprasolicitat de încordare, se învârteau sute de idei pe care le respingeam apoi una câte una.

M-am hotărât brusc: coborâm, imediat, cât mai repede posibil, şi fără să mai aşteptăm, bineînţeles, autorizaţia de la „Comodoro Control”. Nici nu se mai punea problema să iau contact cu „Comodoro”! Dar de ce să cobor?... Pentru că eram foarte sus, fiindcă pe ruta urmată de noi nu se găseau munţi, ci doar nişte coline de importanţa relativ mică. Aveam deci tot dreptul să sper că la o altitudine mai mică aş putea găsi condiţii meteorologice mai bune. S-ar putea ca între două straturi de nori să găsim un spaţiu de senin... sau, cine ştie?... S-ar putea ca până la urmă să zărim pământul, dacă stratul de nori nu e prea jos!... Mai exista şi eventualitatea de a trece printr-o zonă mai puţin rece, ceea ce ar fi făcut posibilă repunerea în funcţiune a motorului stâng.

Mă convinsesem pe mine însumi de justeţea acestor idei, pentru a găsi forţa necesară executării manevrei. Doream cu desperare să pot crede că deocamdată nu e totul pierdut şi că ne mai rămânea încă o carte pe care puteam miza. Cu aceste foarte slabe speranţe am început coborârea, nu fără să fi aruncat în prealabil o ultimă privire spre termometrul de temperatură exterioară, care dealtfel nu se clintise, încă de la plecare, şi marca în jur de 20° centigrade sub zero.

A fost însă mai mult decât o coborâre: un adevărat plonjon. Pentru că aveam trenul de aterizare şi flapsurile scoase, manevra devenea uşor de executat şi putea fi făcută cu rapiditate: parcă şi avionul, în asemenea condiţii, nu cerea decât să coboare. Pe de altă parte, aceleaşi obstacole aerodinamice — trenul şi flapsurile — reducând viteza, permiteau pierderea altitudinii menţinând în acelaşi timp un regim de putere ridicat. Se înţelege de la sine că păstrarea acestui regim era absolut necesară, deoarece trebuia evitată cu orice preţ răcirea cilindrilor căci scăderea temperaturii ar fi provocat imediat blocarea cu gheaţă şi a motorului care încă mai funcţiona.

Coborârea noastră continua într-un ritm de două mii picioare pe minut, în căutarea imposibilului şi din imboldul celei mai dulci dintre iluzii.

Unsprezece mii de picioare... zece... nouă... opt mii... Alcob, ca şi mine, se uita cu aviditate prin plexiglas, căutând să descopere chiar şi cea mai mică schimbare a condiţiilor de zbor, din punctul de vedere al vizibilităţii sau al temperaturii.

Nimic, totuşi. Nici cea mai mică modificare a condiţiilor meteorologice, cu excepţia, poate, a unei uşoare creşteri a

temperaturii exterioare. După o coborâre de patru mii de picioare, prin parbriz vedeam acelaşi spectacol deprimant. Vizibilitatea se reducea cam până la jumătatea distanţei ce ne separa de botul avionului. Restul, adică locul unde se afla priza de aer şi unul din suporţii antenei de bandă laterală rămâneau ascunse în acelaşi văl implacabil şi de nepătruns format din zăpadă şi gheaţă.

Subit însă, temperatura exterioară începu să crească. Am fost eu însumi surprins să citesc pe termometru 8° sub zero. Fenomenul prezenta un mare interes, se-nţelege, dar… Căci exista un dar. Într-adevăr, creşterea temperaturii exterioare ne îndepărta de zona de formare a gheţii în admisie, dar eram pe cale să intrăm în zona cea mai propice pentru formarea jivrajului pe aripi: chiar, asta ne mai lipsea!… Formarea unui strat de gheaţă cât de subţire pe aripi, în situaţia prin care treceam, pentru noi ar fi însemnat ceva aproape asemănător cu un zid ce ni s-ar fi ridicat în faţă.

Spre norocul nostru am fost cruţaţi de această nouă nenorocire şi, la şase mii de picioare, m-am hotărât să opresc coborârea. Să opreşti coborârea pare foarte uşor de spus sau de scris, eu însă nu eram deloc sigur ca voi reuşi, într-adevăr, să pun capăt pierderii de înălţime. Câtă vreme avionul cobora, treaba era simplă, căci viteza astfel câştigată permitea comenzilor să răspundă destul de corect solicitărilor. Dar noua manevră mă îngrijora, fiindcă ştiam că viteza avea să scadă, iar comenzile nu vor mai fi atât de prompte, în sfârşit, ştiam că nu e deloc uşor să spui altimetrului să se oprească exact la cifra şase şi să rămână acolo.

De bine de rău, smucind când într-un sens când într-altul palonierul şi manşa, aproape că am reuşit să stabilizez aparatul graţie instrumentelor care continuau să funcţioneze. Mi-a fost mai cu seamă greu să aliniez reperele orizontului artificial, care semănau uneori cu un balansoar; transpiram şi gâfâiam, căci manevra îmi ceruse un efort cumplit, obli-gându-mă să observ în permanenţă şi să interpretez diversele instrumente de zbor. Se înţelege că nu mai eram prea sigur dacă de acum înainte mă mai puteam încrede în aceste instrumente de bază. Absolut indispensabile pentru a menţine altitudinea aparatului pe timpul cât va mai dura furtuna.

Am omis să menţionez că odată cu oprirea motorului stâng au ieşit automat din funcţiune şi accesoriile pe care acesta le antrena în mod obişnuit, iar intre acestea, două agregate esenţiale: un generator de 100 amperi şi o pompă de vid pentru giroscoape. Din această cauză sursa noastră de energie electrică se redusese la jumătate, la fel ca şi sursa de acţionate a aparaturii giroscopice. Situaţia se putea deci complica foarte periculos în această privinţă, mai ales din punctul de vedere al energiei electrice, căci generatorul ce ne mai rămăsese era supus acum unui efort dublu decât cel obişnuit.

Şi totuşi, instrumentele continuau să funcţioneze normal. Deşi, dacă stau să mă gândesc mai bine, trebuie să spun că în cazul când s-ar fi ivit o anomalie în funcţionarea orizonturilor artificiale, nici Alcob nici eu n-am fi reuşit s-o detectăm, dat fiind faptul că nu aveam la dispoziţie nici cel mai neînsemnat punct de referinţă.

Şase mii de picioare, deci, zbor orizontal. Am băgat trenul de aterizare şi flapsurile şi m-am străduit să pun în acţiune diversele compensatoare cu care erau prevăzute direcţia, profundorul şi eleroanele, astfel încât să obţin un reglaj pe cât cu putinţă perfect, capabil să stabilizeze aparatul pe noua sa traiectorie, adaptând comenzile la noua viteză.

Am aruncat din nou o privire spre termometrul care indica temperatura exterioară: se menţinea la aceeaşi valoare de 8° centigrade sub zero. Această diferenţă considerabilă faţă de temperatura pe care o avusesem anterior la douăsprezece mii de picioare a făcut să se nască în mine o speranţă nebunească; într-adevăr, aveam motive să fim optimişti de acum înainte şi puteam risca o încercare de a repune în funcţiune motorul stâng. Aerul prin care zburam acum nu mai prezenta nimic neobişnuit, iar noi am zburat de foarte multe ori în condiţiile unei temperaturi identice.

Alcob îmi urmărea cu atenţie toate gesturile; mi s-a părut că se mai însufleţise de când ne-am stabilizat la şase mii de picioare. Noi n-am comentat situaţia, n-am făcut nici măcar un schimb de păreri şi totuşi ghiceam că secundul meu îmi presimte intenţiile, că aşteaptă cu nerăbdare manevrele următoare, trăind cu anticipaţie rezultatele, cu acelaşi optimism ca şi mine.

Am împins energic spre tabloul de bord maneta elicei stângi, aducând-o până la nivelul la care se găsea maneta motorului drept... Cu o extremă nelinişte privirea mi se concentrase pe vârful palei celei mai apropiate de geamul meu. Am văzut clar cum începe să se mişte şi cum pivotează lent pe ax pentru a reveni încetul cu încetul în poziţia normală de funcţionare.

În clipa când cele trei pale au ajuns la un unghi de aproximativ patruzeci de grade, elicea a început să se rotească uşor, apoi s-a oprit, şi din nou a făcut o tentativă de rotire foarte lentă, care ne-a tăiat respiraţia. Şi, dintr-o dată, elicea s-a ambalat.

Am simţit în propriul meu corp impactul puternic al frânării brutale care dovedea că elicea se învârteşte, dar numai datorită vitezei aparatului, prin acţiunea aerului care se izbea de pale. Frânarea a redus din nou acea îngrozitoare creştere a presiunii pe partea dreaptă a palonierului. Puţin a lipsit ca să pierd cu desăvârşire controlul avionului. Într-adevăr, cele două orizonturi artificiale, pe care între timp le neglijasem complet, indicau că avionul s-a înclinat până la aproximativ 90 de grade. Şi totuşi, nu mi-am dat seama de nimic. Din

nou a trebuit să lupt cu înverşunare ca să restabilesc echilibrul şi să reduc în limitele normale reperele orizonturilor artificiale.

Abia am reuşit să stabilizez avionul, când dintr-o dată, un fel de buşitură cumplită dădu totul peste cap. Reperele au sărit, literalmente, din poziţiile lor, iar cifrele care indicau direcţia începură să alunece ca smintite pe cele două giro-direcţionale. Toate acestea s-au petrecut în vacarmul unui formidabil uruit; da, un formidabil uruit se auzea cu brutalitate, venind dinspre motorul stâng!… Maşina reînviase cu o forţă colosală, care mă surprinsese şi care întorsese avionul cu vreo 30 de grade spre dreapta fără ca eu să pot interveni cu promptitudine, mai ales din cauza compensatoarelor pe care, evident, eu le acţionasem în condiţiile zborului cu un singur motor; acum trebuia cât mai repede posibil, să le readuc în poziţia neutră, adică la centru.

Am avut senzaţia că reîncep eu însumi să trăiesc şi să respir pe măsură ce uruitul creştea în intensitate. O bucurie formidabilă, de nedescris mă cuprinsese. În primele clipe, însă, n-am îndrăznit să scot un cuvânt, n-am îndrăznit să exteriorizez nimic din ce simţeam, atât de incredibilă era această miraculoasă repunere în funcţiune a motorului.

Alături de mine, Alcob. Schimbă poziţia piciorului său stâng şi îşi relaxă braţele. Nici el nu pronunţă niciun cuvânt, dar simţeam că, la fel ca mine, copilotul îşi dădea seama că soarta ni se schimbase radical într-o singură clipă, iar noi parcurgem acum drumul de întoarcere spre tărâmul celor vii.

Eu am rupt primul tăcerea:

„Bueno Alcob!… Parece que hoi no era el dia para morir!”.

Făcusem reflecţia clasică şi stupidă: „Se pare că nu astăzi ne-a fost scris să murim!…” — în timp ce puneam la punct diferite reglaje, reducând presiunea la admisie, ajustând comenzile elicelor, etc… Formidabila tensiune interioară, neliniştea îngrozitoare dispăreau dintr-o dată alungate în uitarea trecutului! Motorul reînviase! Mă simţeam fericit, nespus de fericit şi explodam pe dinăuntrul meu de o bucurie şi de o satisfacţie imposibil de descris. Care a durat cinci secunde… zece, poate!… dar niciuna mai mult!… Da… bucuria noastră a durat… cât durează visele. Şi ce vis frumos!…

Din nou am simţit presiunea aceea turbată pe pedala dreaptă, şi frânarea brutală în special în partea stângă a avionului, frânarea care părea că vrea să ne dea peste cap cu tot dinadinsul. Presiunea la admisie la motorul stâng, care atinsese, totuşi, 25 de degete la un moment dat, a scăzut la zero într-o secundă. Mă uitam terorizat la mişcarea acului care se lăsa în jos fără vlagă, cu un pneu plesnit.

Puternicul uruit încetase în partea stângă. Elicea continua să se învârtească, la fel ca data trecută, datorită vitezei, şi acţionând ca o frână teribilă.

Şi Alcob şi eu am rămas înmărmuriţi, fără să scoatem o vorbă. Aşteptam!… Am aşteptat o eternitate repetarea miracolului! Revenirea la viaţă!… Şi totuşi, nimic!… Nu s-a mai petrecut nimic!…

În culmea desperării a trebuit să pun din nou elicea în poziţia „drapel" căci altfel riscam să nu mai pot stăpâni aparatul.

A trebuit din nou să fac apel la compensatoare şi să reglez comenzile pentru a putea menţine aparatul cât mai aproape de poziţia orizontală. Este adevărat că pentru noi poziţia „orizontală" dispăruse de mult, şi că ea nu mai exista decât în interpretarea dată de câteva instrumente de care acum ne îndoim. Uneori, când supravegherea altor comenzi şi a altor instrumente mă obligau să neglijez pentru puţină vreme acel preţios auxiliar care era orizontul artificial, regăseam reperele într-o poziţie incredibilă, aş zice chiar desperată. Erau atunci necesare lungi minute de eforturi, de retuşuri, de corecţii pentru a putea îndrepta, cât de cât, situaţia. Reperul mobil al acestui instrument, care plutea când deasupra când dedesubtul celui de referinţă. Îmi sugera tot timpul o barcă imensă, zgâlţâită de valuri enorme, în voia soartei. Şi care se putea răsturna dintr-o clipă într-alta.

Fapt e că modificarea de altitudine a avionului, acţionarea comenzilor, accelerarea şi reducerea motoarelor nu-mi permiteau să mă concentrez numai asupra orizonturilor artificiale. Şi de aceea, de câte ori priveam din nou la aceste instrumente, eram chemat la ordine, primeam un fel de preaviz înainte de a ne răsturna, un preaviz care, în orice moment, putea să fie ultimul.

Am fost foarte tulburat când a început şi când, atât de repede, a încetat uruitul, dar faptul că motorul începuse totuşi să funcţioneze mi-a dat totuşi un dram de speranţă. Era posibil ca în cazul când am coborî mai mult să dăm peste condiţii mai bune.

Am luat deci hotărârea să mai cobor, dar de data aceasta reducând ritmul coborârii la 500 de picioare pe minut, cu trenul de aterizare şi flapsurile escamotate, şi continuând să supraveghez mai atent ca oricând toate instrumentele aparţinând acestui brav motor care continua să ne menţină în aer înfruntând furtuna.

La patru mii de picioare am oprit coborârea. Am aşteptat o vreme. În cap mi se învălmăşeau tot felul de idei. Îmi dădeam seama că, în total, pierdusem 8.000 picioare din cele 12.000 de la început şi că până acum n-am câştigat mare lucru în schimb. Scopul coborârii era să găsim o zonă senină, sau o zonă de aer cald astfel încât să putem fie să pilotăm mai uşor, fie să repunem în funcţiune motorul stâng. Deocamdată însă, manevrele n-au fost încununate de prea mult succes.

Dacă temperatura continua să crească pe măsură ce coboram, nu la fel stăteau lucrurile şi cu vremea. Situaţia meteorologică nu s-a schimbat deloc. Furtuna continua mai dezlănţuită ca oricând.

Îngrozitorul monstru ce ne stătea în faţă continua să arunce tone şi tone de zăpadă peste sărmana noastră maşină. Zăpadă!… Zăpadă!… Mereu şi mereu zăpadă!… Fără să se ostoiască o fracţiune de secundă!… O zăpadă deasă, necruţătoare, care se izbea cu furie de parbriz şi nu ne lăsa să vedem nimic în jurul nostru, nici măcar pentru o clipă.

Eram hotărât să fac o nouă încercare de a repune motorul în funcţiune la altitudinea la care ne aflam. Trebuia cu orice preţ să pornesc motorul, fără de care, mai mult ca sigur, ne-ar fi fost imposibil să ieşim din această situaţie.

Am procedat de data aceasta cu mai multă prudenţă. În primul rând m-am asigurat că avionul era perfect stabilizat pe orizontală. Eram gata, mental mai ales, să încasez din nou formidabilele smuceli şi salturi, dintr-o parte într-alta, în caz că aş fi repus motorul în funcţiune. În aceste condiţii deci, am procedat încă o dată la o serie de manevre, asemănătoare cu cele precedente, deşi de data aceasta eram total lipsit de optimism.

Elicea începu să se învârtească, ambalându-se la început sub efectul vântului ce se izbea în unghiul de atac al palelor. Apoi nimic… Doar frânarea clasică, schimbarea bruscă a direcţiei spre stânga şi periculoasele oscilaţii ale orizonturilor artificiale.

Câteva secunde de aşteptare… Însoţite de o luptă sălbatică pentru a menţine aparatul în poziţie dreaptă. Am fost silit să accept situaţia şi să bat în retragere; am început să inversez succesiunea manevrelor pentru a opri din nou rotirea elicei, ceea ce avea măcar avantajul că puteam să stăpânesc avionul şi să-i menţin poziţia de zbor. Nici Alcob nici eu n-am făcut niciun comentariu, n-am schimbat o vorbă. M-am hotărât să cobor din nou, încă puţin; şi plonjonul începu orbeşte.

Pentru noi toată lumea se reducea la cadrane, ace indicatoare şi cifre. Restul universului dispăruse de multă vreme. Nu mai existau decât instrumentele prin care căutam să ne găsim dramul şi să supravieţuim. Unele cifre ne spuneau că mergem repede sau încet, altele ne indicau că mergem spre nord sau spre sud, poate spre vest!… Iar o pereche de repere, pe două aparate asemănătoare, ne avertiza din timp în timp: „Botul se lasă în jos!… Botul se ridică!… Aripa dreaptă se apleacă!… Aripa stingă se afundă!…” Un alt instrument ne amintea că ajunseserăm la două mii de picioare altitudine!… Priveliştea era mereu aceeaşi, iar noi eram încercuiţi şi hărţuiţi de acelaşi infern de zăpadă şi gheaţă, eram cu zece mii de picioare mai jos decât la începutul dramei. Acest lucru ni-l confirmă acum două instrumente de mare precizie: cele două altimetre de bord. Ele ne semnalau totodată că eram foarte aproape de sol, poate chiar prea aproape, şi că dintr-o clipă într-alta ne puteam lovi de o colină ce ni s-ar fi ivit în cale, fără să izbutim să o evităm şi fără măcar să o fi

remarcat din timp.

Da, altimetrele indicau două mii de picioare!… Dorinţa mea desperată de a vedea măcar o fâşie de pământ mă împinsese, În cele din urmă, la această nebunie: să cobor până la două mii de picioare fără să pot vedea nimic! Două mii de picioare!… O cifră îngrozitoare, care mă readucea acum la realitate. Eram surprins să constat că încă nu ne-am zdrobit şi în acel moment mi-am dat seama că sfârşitul ne era aproape.

Am oprit coborârea, definitiv de data aceasta, îngrozit în sinea mea. Furtuna continua să ne hărţuiască fără milă ca şi până acum. N-am dobândit nimic coborând; n-am găsit nicio zonă mai senină, niciun spaţiu de vizibilitate între două straturi de nori. N-am găsit nicio spărtură care ne-ar fi îngăduit să ne mai tragem sufletul câteva secunde. Şi, bineînţeles, nu vedeam deloc pământul. Ştiam că e foarte aproape de noi şi că nu-l vedem, îi simţeam instinctiv prezenţa, deoarece chiar şi fără altimetre ne dădeam seama că suntem la două mii de picioare deasupra nivelului mării. Iar pentru perimetrul în care ne aflam noi, hărţile indicau 4.000 picioare ca altitudine minimă de menţinut în zborul instrumental. Or, noi ajunseserăm la 2.000!… La jumătate!… Şi ştiam că dedesubtul nostru, lateral şi în faţă, se ridica un şir de dealuri, relativ joase, ale căror culmi însă puteau foarte bine să ajungă la înălţimea aparatului nostru.

Pierduserăm 10.000 picioare pentru nimic, 10.000 picioare risipite. 10.000 picioare la care am renunţat prosteşte, fără să câştigăm altceva decât o creştere considerabilă a pericolului, o nebunească apropiere de sfârşitul inevitabil.

Din punct de vedere meteorologic, la altitudinea extrem de periculoasă pe care o atinseserăm, nu se înregistra decât o diferenţă cu totul neînsemnată. Temperatura exterioară se apropia acum de 0° centigrade. Pe de altă parte, fulgii de zăpadă şi-au schimbat considerabil aspectul. Erau mult mai mari, mai deşi şi, în acelaşi timp, mult mai moi. Zgomotele pe parbriz se schimbaseră mult, nu se mai auzea răpăitul măruntelor cristale de gheaţă, ci doar izbiturile înfundate ale zăpezii moi ce se zdrobea in faţa ochilor noştri.

M-am hotărât să risc a treia şi cea din urmă încercare de a repune în funcţiune motorul oprit. Înainte de a începe ciclul operaţiunilor, am rămas totuşi indecis câteva secunde, cântărind în sinea mea riscurile groaznice pe care le comporta această manevră la altitudinea noastră. Oricât ar părea de incredibil, mi-am analizat în primul rând propria-mi condiţie fizică, încercând să evaluez forţa şi precizia mişcărilor de care mai eram capabil. M-am bucurat sa constat că mâinile şi picioarele continuau să acţioneze corect pentru a menţine reperele orizonturilor artificiale la locurile lor. Mi s-a părut că sunt gata să înfrunt această ultimă şi cumplită încercare. Deşi în mine însumi se

dădea o cumplită luptă şi tremuram ca o frunză moartă, am reuşit să nu-mi exteriorizez frământările.

Măsurând toate riscurile, evaluând valoarea lor exactă şi gata fiind pentru ultima bătălie, m-am decis în cele din urmă să-mi încerc norocul. Pentru a treia oară deci după prima sa oprire, elicea stângă începu să se învârtească. Am auzit, bineînţeles, şuieratul acela perfid, am simţit, din nou zguduiturile şi smuciturile şi formidabila frânare. Aparatul se clătina, zdruncinat cu sălbăticie de lupta interioară a tuturor elementelor mecanice care refuzau să funcţioneze. Indicatoarele orizonturilor artificiale luau cele mai fanteziste poziţii de parcă aparatul nostru ar fi trecut printr-o vâltoare. Iar altimetrul!... Altimetrul, acest instrument căruia de acum înainte îi era absolut interzis să se mai mişte, altimetrul începu să coboare. Am văzut clar cum acul se lăsa în jos, arătându-ne că iarăşi coborâm. Era deci sfârşitul.

Motorul nu răspundea la comenzi. Nu se auzea decât şuieratul şi mai lugubru decât cel precedent, emanat de această maşinărie pe care eu o forţam să se învârtească împotriva voinţei sale.

Ultima încercare a fost deci negativă, trist şi groaznic de negativă. Era un ultim verdict, fără apel: motorul era mort, mort cu desăvârşire, şi nimic nu-l mai putea reînvia. Iluziile că l-aş putea repune în funcţiune s-au risipit, practic, la nivelul solului, în toiul acestei nemiloase dezlănţuiri a elementelor care, într-un fel sau altul, dar cu orice preţ, voiau să ne dea gata.

Abia în acel moment mi-am dat pe deplin seama de nebunia pe care o făcusem renunţând la cele 10.000 picioare altitudine, fără să fi obţinut nimic în schimb.

Ce distanţă verticală mai rămăsese sub avionul nostru, între noi şi dealurile Patagoniei pe care nu le vedeam?... O, sută? O sută cincizeci de metri?... Sau poate numai cincizeci?... Poate chiar douăzeci?... Nu ne puteam da seama, şi chiar dacă am fi ştiut nu ne-ar fi folosit la nimic. Cert era un singur lucru: că nu mai aveam nicio scăpare şi nici nu mai aveam de ce să ne facem iluzii. Existenţa noastră avea să se termine aici, în câteva minute, probabil când aparatul, dezorientat, se va fi sfărâmat de ceva, de primul obstacol ivit în cale.

Zborul intrase într-o fază extrem de critică; nu mai eram pe marginea prăpastiei ci, oarecum, ne şi prăbuşiserăm în ea şi, într-un anume fel, mă şi miram că mai suntem în viaţă. Cu toate acestea, în mine începea, încetul cu încetul, să se producă o schimbare radicală. Evident, căzusem într-o cursă: pornirea motorului, care durase numai câteva secunde, a fost pur şi simplu o cursă ce-mi fusese întinsă pentru a mă atrage mereu mai în jos, cu aceeaşi promisiune imposibilă. Îmi dădeam seama că în loc să apuc momeala, ar fi trebuit să mă mulţumesc cu o iluzie mai puţin dulce şi să nu alerg după un miraj.

În cele din urmă a trebuit să mă plec în faţa realităţii şi să privesc lucrurile mai lucid, fără să mă mai las amăgit. În primul rând am alungat definitiv din minte gândul de a repune în funcţiune motorul. Gata, cu problema asta am terminat. Mă hotărâsem să uit cu desăvârşire de motor, să-i pun cruce şi să nu mă mai gândesc la el. Aparatul meu avea de acum înainte un singur motor şi basta. Dacă voiam să mai trăiesc până ce se va termina benzina, trebuia să mă concentrez şi să pilotez avionul în starea în care se afla, fără să mai aştept niciun miracol.

Înainte de orice era nevoie să mă ocup de motorul care continua să meargă şi să-l reglez la un regim de putere care să fie totodată şi cel mai înalt dar şi cel mai sigur în gama regimurilor ridicate. Era o treabă pretenţioasă şi dificilă, deoarece era vorba de două caracteristici diametral opuse. Evident că nu puteam solicita motorul la maximum şi, în acelaşi timp, să-i pretind să funcţioneze în acest regim cât voi avea eu nevoie!... De aceea m-am limitat la un regim de 90% din putere, supraveghind continuu temperatura uleiului şi a cilindrilor, gata să măresc cantitatea de benzină injectată în cazul când aceste temperaturi s-ar fi apropiat de zonele marcate cu roşu pe indicatoarele termometrelor. Dacă aş fi depăşit aceste linii, sau chiar numai dacă le-aş fi atins pentru o secundă, totul ar fi sărit în aer.

În al doilea rând se cerea să reglez cu cât mai multă fineţe comenzile, apoi să încerc să urc puţin căutând viteza cea mai favorabilă... Am început să iau măsurile impuse de circumstanţe... Şi-atunci mi-am amintit de direcţie, care în ultimele zece minute a fost total neglijată. Ce direcţie urmam?... Şi ce direcţie trebuie să urmăm?... Am aruncat o privire spre girodirecţionale şi am tresărit de groază:... Două sute patruzeci de grade!... Iar noi trebuia să urmăm 357 grade!... Ceea ce însemna că avionul nostru a derapat progresiv spre stânga, făcând aproape jumătate de întoarcere, fără ca eu sau Alcob să ne fi dat seama!...

Virajul spre dreapta, pentru a reveni la direcţia corectă, a fost lung şi dificil. A durat o eternitate. Motorul drept, care făcea un mare efort în sens contrar, părea că se opune cu sălbăticie acestei corecţii de orientare. A trebuit să mă înarmez cu răbdare, şi să apăs pedala dreaptă a palonierului, concomitent cu acţionarea eleroanelor, ajutându-mă de compensatoare şi forţând... Pentru a vedea în cele din urmă cifrele de pe girodirecţionale mişcându-se pe cadrane în sens invers, puţin câte puţin, cu o încetineală exasperantă.

Când, în sfârşit, giroscopul principal de navigaţie s-a oprit cu aproximaţie spre nord, am simţit o primă, deşi foarte slabă, satisfacţie de la începutul acestui zbor: constatam că în ciuda tuturor împrejurărilor mai păstram încă un dram de control asupra maşinii. A fost o satisfacţie rece şi măruntă, nicidecum o iluzie.

Din când în când analizam situaţia şi încercam să-mi adun gândurile. Am comparat situaţia din această zi cu cea de acum şase ani când, între Bariloche şi Puerto (Chile), am trecut prin împrejurări destul de asemănătoare. Zgomotele se deosebeau foarte mult. Într-adevăr, la Bariloche cele două motoare s-au oprit pe rând, apoi s-au ambalat, apoi s-au oprit şi iarăşi s-au ambalat de vreo câteva ori, nu mai îmi aminteam de câte ori. Cele două elici scoteau atunci urlete de moarte, mugete sinistre, care anunţau dezastrul iminent. Numai că totul n-a durat decât câteva secunde, şi în mai puţin de un minut situaţia a revenit la normal.

Acum lucrurile se petreceau mult mai lent şi mult mai rafinat. În primul rând, ne făcuserăm acea formidabilă iluzie când am încercat întâia oară să repunem în funcţie motorul stâng. Desperarea lăsase atunci locul unei extraordinare bucurii. Care a durat… câteva secunde!… Pentru a ajunge până la urmă la concluzia că oprirea era iremediabilă.

La Bariloche, spaima atinsese un paroxism indescriptibil, dar care a durat doar câteva secunde. Şi am scăpat de ea. Acum situaţia era total diferită.

Nu ne mai urmărea spectrul morţii, ci moartea însăşi îşi anunţa prezenţa, călătorind cu noi, la bordul avionului.

Pilotam pur şi simplu mecanic, căutând ca avionul să opună cea mai mică rezistenţă la înaintare, în aşa fel încât să profite la maximum de tracţiunea motorului care continua să lupte pentru noi.

Lipsa de vizibilitate mă stânjenea considerabil şi îmi complica foarte mult treaba… M-am hotărât totuşi să mai urc, să încerc să ajung la o înălţime mai mare… Pentru un profan, sau pentru cel care citeşte cartea tehnică a avionului o asemenea operaţie pare relativ uşoară. Din păcate nu e deloc aşa. Când un motor se opreşte, înainte de a încerca să urci, trebuie în primul rând să fii sigur că te poţi menţine la altitudinea atinsă. Abia după aceea poţi încerca să urci; şi numai după ce ai analizat cifra absolut vitală pe care ţi-o arată indicatorul de viteză.

Până la urmă am avut o mică satisfacţie profesională: constatam că aparatul începe să recupereze puţin din altitudine. Eram cu un ochi pe variometru, care-mi indica uneori chiar două sute de picioare pe minut viteză ascensională… Apoi avionul a fost zguduit de câteva smucituri succesive, iar aparatele de bord mi-au indicat pe neaşteptate că din nou coborâm… O sută!… Două sute, sau uneori chiar trei sute de picioare pe minut… Am analizat atunci şi celelalte instrumente de bază de la bord, în special neiertătorul indicator de viteză şi orizonturile artificiale…

Din când în când interveneam foarte fin făcând unele corecţii şi pândeam comportamentul maşinii, încercând să stabilesc un fel de

medie între oscilaţiile variometrelor, adică să menţin în aşa fel altitudinea avionului încât numărul oscilaţiilor în sus să fie totdeauna mai mare decât cel al oscilaţiilor în jos… Era evident că nu puteam menţine aparatul pe aceeaşi traiectorie, din cauza factorilor mecanici, cărora li se adăugau dificultăţile de zbor în condiţii de furtună. Şi totuşi, faptele erau fapte: urcam!… Încet, foarte încet… Centimetri, puşi unul peste altul, deveneau metri… Oarecum în zig-zag… Dar n-avea importanţă… Avionul urca şi mai recâştigam ceva din altitudinea pierdută mai-nainte!…

De fiecare dată când priveam altimetrele, îmi puneam aceeaşi întrebare: de ce mă mai zbat?… De ce mai continui să lupt?… Fiindcă ştiam perfect de bine că nu puteam ajunge nicăieri în felul acesta, în aceste condiţii, târându-ne nevolnici cu o viteză ridicolă şi mereu aproape de limita la care mai puteam stăpâni aparatul; la toate acestea adăugându-se şi totala incertitudine în privinţa poziţiei.

Eram cu nervii zdruncinaţi de loviturile ce le primisem, dar tocmai din această pricină vedeam acum lucrurile cu totul altfel. În primul rând nu-mi mai era frică. Piciorul nu-mi mai tremura. Eram absolut sigur că fac o muncă inutilă, şi totuşi mă surprindeam încercând să corectez mereu chiar şi cele mai mărunte greşeli de pilotaj… Încercând totodată să profit de schimbările de direcţie provocate de furtună care, uneori, mă aruncau cu doi metri mai sus.

Ştiam însă că moartea e sigură şi că nu pot face altceva decât să amân momentul final. Benzina scădea cu rapiditate, şi era dar că nu vom putea ajunge prea departe şi că niciodată nu vom putea ieşi din furtună.

Numai orgoliul de pilot mă mai îndemna să lupt. Îmi spuneam că dacă tot trebuie să mor, măcar să mor ca un pilot, manevrând comenzile cât mai precis posibil, până în ultima clipă.

La dreapta mea, Alcob mă privea în tăcere. Eram mult mai în vârstă decât el şi prin urmare nu aveam voie să mă las învins sau să arăt vreun semn de slăbiciune.

Trăiam totuşi o formidabilă satisfacţie interioară dându-mi seama că sfârşitul meu nu va fi deloc banal. Nu!… Dimpotrivă!… Mueam luptând, cu arma în mână, aş spune, în acest infern de zăpadă în care m-am lăsat atras ca un novice.

În această stare de spirit mă înverşunam să urc şi să re-câştig metru cu metru terenul pierdut… Făceam ultima demonstraţie de pilotaj, cea mai aspră, cea mai grea. Nu mă, mai temeam de moarte, dar mă întrista nespus de mult gândul că nu-mi pot înştiinţa familia, şi nu-mi pot lua un ultim rămas bun de la copiii mei. Eram totuşi mulţumit pentru că reuşisem să accept moartea cu demnitate, fără să mai tremur, fiind aproape normal de stăpân asupra mişcărilor, hotărârilor şi gândurilor mele…

Două mii cinci sute de picioare!… Altimetrul indica două mii cinci sute de picioare!… Ceea ce însemna cinci sute de picioare recuperate, cinci sute de picioare recucerite printr-o luptă crâncenă. Avionul continua să urce cu greu, prin acelaşi inexorabil potop de zăpadă în care nu vedeam nimic!… Absolut nimic!… Pe aripa dreaptă, străin parcă de calvarul prin care treceam noi, vajnicul motor continua să se învârtească, solicitat cum nu mai fusese până acum, dăruindu-ne întreaga putere de care era în stare.

Deodată mi-a trecut prin minte o idee nebunească. Am pus în funcţiune radarul, schimbând în acelaşi timp direcţia cu treizeci de grade spre est şi împărtăşindu-i lui Alcob intenţiile:

„Vom căuta acum coasta cu radarul!… Dacă o găsim, vom putea să ne îndreptăm spre Atlantic şi să coborâm până la nivelul apei…”

Nu era nevoie să-i mai dau alte explicaţii în legătură cu manevrele ce trebuiau efectuate şi nici în privinţa posibilităţilor de reuşită. Alcob a înţeles că era lucrul cel mai raţional ce ne rămânea de făcut, şi m-a aprobat liniştit, fiind întru totul de acord cu ideea.

În minutele următoare am avut răgazul să mă gândesc la fel şi fel de lucruri. Ar putea să pară bizar, sau chiar ridicol, dar acesta e purul adevăr: m-am gândit la poliţa mea de asigurare pe viaţă.

De aproape zece ani lucram pentru una din cele mai mari companii petroliere din lume. Aveam misiunea să transport „executivii" companiei de-a lungul şi de-a latul continentului sud-american: în Argentina, Chile, Paraguay, Peru, Bolivia, Ecuador, Columbia, Venezuela, Brazilia, Honduras... De multe ori eram pus în situaţia să transport şi material exploziv. Aşadar, la capătul acestor zece ani, am aflat în sfârşit că nici eu, nici copilotul meu nu eram asiguraţi, în timp ce pasagerii noştri, „executivii", aveau fiecare câte o asigurare de 100.000 dolari!...

Din pricina asta m-am înfuriat, am luptat şi am câşti-gat!... Am fost asiguraţi şi eu şi Alcob pentru suma de 20.000 dolari fiecare!... Cu numai câteva săptămâni în urmă!!! Iată de ce în clipa aceea, amintindu-mi de această destul de tristă poveste, aproape că-mi venea să rid.

Mă gândeam că soţia mea va putea încasa asigurarea care-i va îngădui o vreme să plătească taxele şcolare pentru copii şi să facă faţă altor cheltuieli. Într-un anume fel mă simţeam liniştit, fiindcă măcar în această privinţă situaţia era în ordine...

Apoi m-am gândit la accidentul care, mai devreme sau mai târziu, avea să se producă, într-un fel sau altul, fie prăbuşindu-ne în Atlantic, dacă vom ajunge până acolo, fie sfărâmându-ne de dealuri, dacă motorul nu va mai rezista destul de multă vreme..

Eram în special preocupat de verdictul comisiei de an-chetă. Căci avea să se facă o anchetă. Parcă-i vedeam pe inspectori frecându-şi mâinile şi cotrobăind printre sfărâmăturile avionului, dacă mai rămânea totuşi ceva din el. Dacă accidentul urma să se producă pe pământ, era imposibil ca elicea stângă să fie atât de distrusă încât oamenii aceia să nu remarce că palele se găseau în poziţia „drapel" în momentul impactului.

Atunci verdictul ar fi fost:

„Pană de motor datorată unei tehnici de întreţinere deficiente şi agravată de incapacitatea pilotului de a continua zborul cu un motor!..."

La paragraful „pană de motor" se va menţiona şi sublinia faptul că totdeauna am executat eu însumi toate lucrările de întreţinere a aparatului. Şi-atunci se va ivi indiscutabil ocazia unică de a se ataca „sistemul" meu, care totdeauna a fost obiectul celor mai diferite

comentarii. Era deci evident că oamenii aceia vor avea ultimul cuvânt de spus în această afacere. Din nefericire, eu nu puteam face nimic şi mă simţeam foarte încurcat.

La Buenos Aires, la Don Torquato ca şi pe mici aero-porturi de prin împrejurimi, piloţii vor vorbi multă vreme de accidentul „franţuzului", pentru că aşa-mi spuneau când nu eram de faţă. Nu încape îndoială că şi cei care m-au cunoscut şi cei care nu m-au cunoscut vor face mii de comentarii.

„Ai văzut!... Franţuzul şi-a frânt gâtul!... Îţi spun eu, bătrâne, că tipul ăsta de mult îşi căuta moartea!..." Parcă şi auzeam discuţiile lor prin barurile aeroporturilor de prin ţară şi mă simţeam foarte stânjenit.

Este posibil şi foarte probabil că greşeam gândind în acest fel. Dar de dragul adevărului trebuie să spun că tocmai asemenea gânduri îmi treceau atunci prin cap.

Trei mii de picioare!... Adică o mie de picioare câşti-gate!... Nu-mi venea să cred; tocmai recuperaserăm trei sute de picioare şi altimetrele continuau să se învârtească în acelaşi sens, făcând mici salturi.

Dar la urma urmelor!... La ce bun?... De foarte multe ori mi-am pus această întrebare: „La ce bun?"... La ce bun să mai lupt şi să prelungesc inutil această bătălie atât de inegală împotriva elementelor naturii, într-o situaţie de inferioritate care nu-mi lăsa nici măcar şansa de unu la un milion?... La ce bun să mai prelungesc suferinţele şi chinurile?...

Eram condamnat, ştiam foarte bine, şi nu aveam nici cea mai mică îndoială. Acceptasem să mor şi eram gata pregătit... Probabil că nu voi vedea impactul final; furtuna continua cu atâta violenţă încât până în ultima clipă înainte de zdrobirea aparatului nu-mi va fi dat să văd nimic.

Am zburat ani îndelungaţi. Poate prea mulţi. Era o fatalitate!... Mai devreme sau mai târziu trebuia să mi se întâmple!... Acum era rândul meu! Iar acest sfârşit, pe care nu mi-l alesesem, mi se părea, totuşi, plăcut, pentru că punea capăt unor suferinţe şi eforturi inutile...

Trebuie să recunosc cinstit că de mai multe ori am fost ispitit să las totul baltă şi să renunţ la această luptă care întrecea orice măsură şi dura de o eternitate.

Este foarte adevărat că de mai multe ori am fost pe punctul de a renunţa total la manevrele şi corecţiile pe care trebuia să le fac tot timpul pentru a menţine fragilul nostru echilibru. Ar fi fost de ajuns o fracţiune de secundă doar, ca s-o pornim în picaj, prinşi, în sfârşit, de spirala aceea mortală; am scăpat până acum de nenumărate ori dar ne aştepta, oricum, dintr-o clipă într-alta.

Numai orgoliul de pilot — repet — mă mai susţinea în această

luptă, datorită lui mâinile îmi rămâneau în continuare încleştate pe comenzi, iar privirile urmăreau neîncetat instrumentele, de parcă ar fi fost vorba de un zbor de antrenament…

Trei mii cinci sute de picioare!… Minutele se scurgeau lungi ca secolele. Variometrele urcau şi coborau vibrând, totdeauna ceva mai mult timp în sus decât în jos. Ceea ce însemna că, totuşi, urcam. Continuam să urcăm, iar altimetrele totalizând câştigurile dobândite succesiv ne dădeau rezultatul.

Patru mii de picioare!… Patru mii de picioare!… Nu-mi venea să cred deşi era exact: cele două altimetre indicau concomitent patru mii de picioare!…

Ajunsesem deci la dublul altitudinii anterioare. Recuperasem două mii de picioare — aproximativ şase sute de metri cuceriţi printr-o luptă crâncenă. Asta nu însemna, desigur, că totul se terminase şi că ieşisem învingător numai fiindcă am reuşit să mă îndepărtez temporar de culmile dealurilor patagoneze.

Nu, lupta nu se terminase, ci doar intra într-o fază nouă. Cu o jumătate de oră în urmă m-am târât, aş spune în genunchi, foarte aproape de sol; acum începeam să urc. Începând din clipa în care am văzut clar că cele două altimetre trec de patru mii de picioare, în mine s-a petrecut o mare schimbare. Eram stăpânit de o enormă satisfacţie profesională: eram capabil să stăpânesc aparatul, capabil să urc şi să continui să zbor oriunde şi în cele mai cumplite condiţii.

După ce a dispărut sinistrul spectru al dealurilor, m-am simţit, pentru o clipă, uşurat de o povară uriaşă. Desigur, nu am urcat prea mult, şi ştiam foarte bine că cei şase sute de metri pe care-i câştigasem deasupra colinelor îi puteam oricând pierde, şi mult mai uşor, în câteva secunde, dacă o pereche de bujii ar fi început să dea rateuri la motorul drept.

Ajuns la altitudinea de patru mii de picioare, m-am hotărât să nu urc mai mult, în principal din cauza motorului drept care suferise destul şi socoteam că a sosit timpul să-i reduc regimul infernal la care a fost supus. Deoarece voiam să zbor în continuare cât mai mult posibil, trebuia, înainte de orice, să prelungesc viaţa maşinii mulţumindu-mă, din această clipă, să menţin avionul pe o traiectorie orizontală.

M-am hotărât, prin urmare, să scad regimul motorului la aproximativ 75% din puterea nominală, ceea ce îmi permitea să reduc apreciabil şi consumurile de carburant şi lubrifiant. Dar pentru că vorbeam de benzină… De la o vreme am început să constat că aripa stângă devenea din ce în ce mai grea. Bineînţeles!… În aripa aceea aveam o mare cantitate de carburant care a rămas neatinsă din momentul în care motorul s-a oprit. Dimpotrivă, în partea dreaptă motorul a fost forţat să consume mult mai mult decât era normal; ca

să fiu exact: de două ori şi jumătate. Evident că, în aceste condiţii, se produse un dezechilibru în greutatea aparatului, dezechilibru care se accentua din ce în ce mai mult. Trebuia deci să intervin cât mai grabnic posibil, iar remediul consta în aşa-numita alimentare încrucişată. După ce mi-am dus treaba la bun sfârşit, m-am mai liniştit oarecum în privinţa benzinei… Cel puţin pentru moment!… Dar uleiul?… Ştiam amândoi că motorul acela care continua să se comporte atât de bine avea o mică problemă: consuma mai mult ulei decât stângul şi chiar înainte de plecare am hotărât că, de îndată ce vom fi ajuns la Buenos Aires, să-i schimbăm un cilindru.

Evident că această defecţiune nu însemna nimic în condiţii de zbor normale, iar noi n-am comis nicio imprudenţă când am decolat de la Rio Gallegos, deşi cunoşteam situaţia. Era vorba pur şi simplu de o uzură normală a părţii mecanice pe care o controlam mereu.

Acum însă zburam de foarte mult timp cu un regim foarte ridicat şi prin urmare am consumat enorm de mult ulei!… Cât ulei mai aveam?… Şi cât urma să ne mai ţină?… Carburant mai aveam destul şi, în plus, dispuneam de indicatoare… Nu există însă niciun indicator care să arate nivelul uleiului, ci doar un indicator de temperatură şi un altul pentru presiune.

Îmi puneam mereu aceste întrebări fără să le pot da un răspuns. Ştiam doar că totul va fi în regulă până când nivelul uleiului va atinge limita de trei galoane. După aceea lucrurile aveau să se complice rapid. În primul rând temperatura avea să crească progresiv, în timp ce presiunea preţiosului fluid avea să scadă. Apoi urmau oscilaţiile manometrelor şi foarte repede acele aparatelor aveau să atingă zeroul final şi definitiv. Poate că motorul va mai merge câteva secunde, zece sau cincisprezece… Aceasta era, fără îndoială, imaginea anticipată a sfârşitului ce ne aştepta, cu mult înainte de a ni se fi terminat carburantul.

Pentru mine marile necunoscute erau acum: câţi litri?… Cât timp?… Câte minute de… ulei ne mai rămâneau?… Iar consemnul era să facem economie la toate: la benzină, la ulei, la energia umană. Trebuia, prin urmare, să-mi păstrez uleiul, reducând turaţia motorului.

Alcob, alături de mine, părea că nu încearcă nici cea mai uşoară emoţie. Stătea neclintit. Tot timpul, de la începutul dramei, s-a mărginit să preia comenzile, urmându-mi cu sfinţenie indicaţiile; sau să-mi predea comenzile, atunci când le ceream cu o mare precizie în gesturi şi mişcări. Copilotul meu urmărise fiecare fază a acestei lupte cu o stăpânire de sine pe care o apreciam şi o admiram în tăcere. Îl simţeam cum, la postul său, îmi ghiceşte chiar şi cea mai neînsemnată intenţie, în timp ce urmărea cu atenţie indicaţiile tuturor instrumentelor, gata în orice clipă să mă anunţe dacă s-ar fi ivit vreo complicaţie.

Uneori îl vedeam uitându-se la cronometru, şi atunci faţa lui căpăta o expresie de nedumerire. Faptul în sine putea să pară fără nicio importanţă. Dar nici mie, la fel ca şi Alcob, de câte ori priveam cronometrul, nu-mi venea să cred că arată ora exactă şi că am reuşit să „ţinem” atâta vreme.

Nu mă puteam împiedica să admir calmul acestui om, şi îi eram recunoscător că nu mi-a făcut niciodată nici cel mai mic reproş. Mă simţeam foarte stânjenit, pentru că ştiam că asupra mea apăsa toată răspunderea; şi pentru că eu l-am târât pe Alcob in această aventură. În sinea mea îl admiram pe acest om călit, care-şi făcea treaba fără să crâcnească, fără să se plângă şi, aparent, fără să-i pese de soarta — de-acum a noastră, a amândurora — ce ne-a fost hărăzită. În ceea ce mă priveşte, nu mi-ar fi plăcut deloc să fiu în locul lui!

*

Îmi dau seama că povestirea mea nu prea are calităţi literare şi ştiu că mă repet de multe ori. Cuvintele „zăpadă”, „furtună”, „vizibilitate”, „parbriz”, „compensatoare”, „instrumente”, etc., au fost repetate până la saturaţie. Din nefericire vor mai fi repetate şi de acum încolo. La fel ca şi adjectivele prin care am încercat să creez o imagine cât mai apropiată de situaţia reală. Ştiu foarte bine că mi-am asumat o sarcină care mă depăşeşte, deoarece nu sunt nici scriitor, nici povestitor, ci pilot, pur şi simplu. Sunt deci conştient că povestirea mea nu va putea reflecta decât foarte palid, şi numai în parte, tensiunea, spaimele, îngrozitoarea disperare şi emoţiile cumplite pe care le-am trăit vreme de o oră, de-a lungul căreia fiecare fracţiune de secundă mi se părea că durează o eternitate.

Despre copilotul meu, Alcob, vorbesc destul de puţin. Nu pentru a-i diminua rolul, ci pentru că nu vreau să-i atribui reacţii şi emoţii de care nu sunt sigur. Nu ştiam într-adevăr ce gândea Alcob şi nici după aceea nu l-am întrebat, dar înclin să cred că gândurile lui erau, în clipele acelea, foarte asemănătoare cu ale mele.

Avionul nostru îşi continua drumul prin furtună, menţinându-ne la o altitudine de patru mii de picioare, zburând spre est, spre coasta Atlanticului.

La ce distanţă ne aflam faţă de mare?… În cât timp vom ajunge deasupra coastei?… Era inutil să ne punem astfel de întrebări pentru că nu cunoaştem nici poziţia, nici direcţia, nici intensitatea vântului. Ştiam doar că mergem în direcţia coastei şi că aveam să dăm de ea dacă motorul va mai rezista.

Dacă motorul va mai rezista până acolo!… Pentru că mo-torul rămăsese singura noastră speranţă de viaţă. Ar fi fost de ajuns un fleac oarecare că să ne prăbuşim: câteva bule de aer în pompa de benzină,

un mic defect la aprindere, sau pur şi simplu o pana la un agregat oarecare, cum ar fi pompa de vid sau generatorul, care încă mai funcţiona… Iar furtuna continua să se dezlănţuie în jurul nostru cu aceeaşi intensitate.

Ne simţeam groaznic de singuri, şi eu şi copilotul meu. Eram de foarte multă vreme cu desăvârşire despărţiţi de lume. Şi nici nu mai ştiam cum arată această lume pe care o părăsisem de o veşnicie. Trecutul părea că a rămas undeva foarte departe, în urma noastră, pierdut în potopul acela alburiu. Iar viitorul însemna pentru noi numai ceea ce puteam distinge prin geamuri: o masă cenuşie şi albă, opacă, a cărei furie se dezlănţuise împotriva noastră, la o distanţă de numai cinci milimetri, de cealaltă parte a plexiglasului. Fără trecut şi fără viitor, viaţa noastră se consuma numai în prezent. Eram îngrozitor de singuri, da, legaţi de această „fiinţă” mecanică, de pe aripa dreaptă, care continua să trăiască…

În stânga fuselajului, lângă cotul meu, acele care indicau nivelul carburantului continuau să coboare. Timpul se scurgea cu o încetineală imposibil de descris. Am plecat de la Rio Gallegos în urmă cu o oră şi patruzeci şi cinci de minute. Însemna deci că de patruzeci şi cinci de minute zburam cu un singur motor. Şi totuşi ni se părea că treceam prin această furtună de câteva secole…

Din când în când priveam elicea imobilă, fără ură şi fără ranchiună. Nu-i purtam pică nici motorului îngheţat, care ne precedase în moarte. Vreme de nouă ani şi jumătate l-am plimbat peste tot, cu încredere şi mândrie. N-avea nicio vină. „Vina” o purta un om, cel care instalase priza de aer într-un loc nepotrivit. Vina era şi a fabricii, căreia îi scrisesem cu câţiva ani în urmă, atrăgându-i atenţia asupra acestei chestiuni, şi care în răspunsul trimis îşi bătea joc de mine. Am zâmbit amar amintindu-mi de acest incident. Or, iată că acum deţineam efectiv dovada că avusesem dreptate, dar nimeni nu va mai afla acest lucru.

În privinţa motorului drept, mulţi m-au întrebat, şi probabil vor continua să mă întrebe: „De ce a continuat să funcţioneze?”… Deşi răspunsul e foarte simplu: practic este imposibil ca două motoare să funcţioneze exact la aceeaşi temperatură, în acelaşi moment. În cazul nostru, de pildă, motorul drept probabil că avusese cu două sau trei grade mai mult decât stângul în momentul când am intrat în zona periculoasă. Nici nu era nevoie de mai mult.

În timp ce prin minte îmi treceau fel şi fel de gânduri, continuam să execut manevrele mecanic, ca un robot. Pi-lotul automat mi-a fost de un enorm ajutor. Cuplam şi de-cuplam frecvent acest aparat, uneori numai pentru câteva secunde, ca să pot retuşa un reglaj sau ca să verific ceva. De sute de ori am făcut apel la acest minunat auxiliar. Era de ajuns să apăs cu degetul pe un mic contact ca să pot uita pentru

câteva clipe de comenzi şi să mă ocup de altceva, sau pur şi simplu, să mă odihnesc. Niciodată nu mai mult de douăzeci de secunde, fiindcă era absolut nevoie să „simt." maşina şi s-o comand eu însumi, pentru a-mi putea da seama cât mai exact de echilibrul general şi de măsurile pe care trebuia să le iau.

Termometrul exterior indica o creştere uşoară a temperaturii, care ajunsese acum cu puţin sub zero grade. Eram în continuare la exact patru mii de picioare altitudine; altimetrele rămăseseră practic neclintite, şi această constatare îmi dădea o reală satisfacţie. Ne menţineam înălţimea!...

Modificarea temperaturii a schimbat totuşi ceva din situaţia noastră, chiar dacă condiţiile de zbor au rămas aceleaşi. Masa alburie care ne înconjura se îndesise progresiv şi într-o asemenea măsură că nu mai puteam vedea nici măcar botul aparatului. În acelaşi timp, ori cât ar părea de ciudat, se modificase şi universul nostru sonor. „Zgomotul furtunii se schimbase: răpăitul sec al particulelor de gheaţă care dădea impresia că aparatul e împroşcat cu nisip şi pe care-l auzisem vreme de aproape două ore, lăsase acum locul unui foşnet uşor şi înfundat, de parcă am fi înaintat printr-o „supă" de zăpadă,

M-am gândit să-mi încerc norocul cu aparatele de radio, socotind că modificarea precipitaţiilor ar putea să schimbe, într-un fel, condiţiile de propagare a undelor.

Prima tentativă cu primul aparat a fost o mare decepţie: îngrozitoarele descărcări electrice erau la fel de intense ca şi înainte, sau, în orice caz, fără modificări apreciabile. Trebuie să spun însă că nu mi-am făcut prea mult sânge rău din această pricină. Încercasem radioul pur şi simplu pentru că, după socotelile mele, s-ar fi putut să fim aproape de Comodoro Rivadavia şi nădăjduisem să prind măcar undele emiţătorului principal, care era foarte puternic şi m-a mai scos din încurcătură şi în alte împrejurări grele. Acum însă totul a fost inutil... Nici urmă de staţie. Nu prindeam din eter decât acelaşi infern de pârâituri şi ţiuituri şi era imposibil să aud ceva cât de cât inteligibil.

Am renunţat deci să mai răsucesc butoanele inutile şi am preluat comanda aparatului după ce am deconectat pilotul automat. Acum însă Alcob se simţea ispitit să-şi încerce norocul cu aparatele de radio şi l-am văzut cum controlează riguros fiecare bandă de recepţie. La un moment dat am remarcat că revenea mereu la acelaşi punct de pe cadran, de parcă ar fi încercat să regleze aparatul pe o anumită frecvenţă. În cele din urmă se opri, în timp ce cu indexul arăta o direcţie imaginară, undeva în spaţiu:

„Aqui está!... Aqui se oye algo!..."

Într-adevăr, „se auzea ceva" în punctul acela de pe bandă. Printr-un uragan de paraziţi şi tot felul de zgomote se distingea un semnal

extrem de slab, abia perceptibil, care ajungea până la noi. După numeroase încercări de a obţine o recepţie mai clară, a trebuit să renunţăm: era vorba, fără îndoială, de unul din acele numeroase fenomene statice, sau de o simplă interferenţă. Dealtfel nici frecvenţa nu coincidea cu cea a emiţătorului de pe aeroportul Comodoro Rivadavia.

Am pus totuşi în funcţiune cele două radiocompasuri automate, comparând cu atenţie deplasarea ambelor ace. Ştiam foarte bine că nu puteam avea prea mare încredere în indicaţiile lor, date fiind condiţiile atmosferice şi volumul foarte slab al recepţiei. Cu toate acestea acele aveau tendinţa să se orienteze, amândouă, în aceeaşi direcţie. Eram uluit, nu înţelegeam ce se petrecea şi încă nu puteam crede că ar putea fi într-adevăr vorba de o staţie de emisie, mai cu seamă pe frecvenţa aceea.

Am examinat harta de navigaţie, am comparat ora indicată de ceasul meu cu ora pe care o arăta cronometrul de bord!… Apoi dintr-o dată mi-a venit în minte o cifră; 375 kilocicli!… Era frecvenţa radiofarului de la San Julian!… Numai că mi se părea total ridicol şi imposibil!… Noi trecuserăm de multă vreme pe lângă San Julian, în privinţa aceasta nu încăpea nicio îndoială!…

Radiocompasurile au o caracteristică periculoasă şi care te poate pune în mare încurcătură atunci când treci printr-o furtună sau zbori în apropierea unei furtuni: acele, în loc să se îndrepte spre staţia emiţătoare, se orientează spre centrul furtunii… E un lucru bine cunoscut de piloţii experimentaţi, dar continuă să facă victime în rândurile celor tineri.

Noi cunoşteam acest soi de cursă şi de aceea am tratat cu indiferenţă indicaţiile celor două instrumente, fără să le dăm mai multă importanţă decât meritau, date fiind împrejurările. Pe de altă parte însă, nu voiam să renunţăm nici la cea mai îndepărtată şi mai himerică posibilitate. Iar acele ne arătau că suntem la sud şi la vest de San Julian… Ceea ce era imposibil!… După două ore de zbor?

De comun acord cu Alcob, am luat hotărârea de a verifica totuşi exactitatea radiocompasurilor, făcând un viraj la dreapta până când acele aveau să se stabilească în pre-lungirea axului longitudinal al aparatului. Dacă indicaţiile erau exacte, însemna că avionul se apropia constant de staţie, iar în acest caz volumul recepţiei trebuia neapărat să crească.

Ne-am decis, prin urmare, să zburăm cinci minute în direcţia indicată de ace, controlând, din timp în timp, intensitatea semnalului şi modul în care reacţionează radiocompasurile. Dacă aveam să constatăm, într-adevăr, o ameliorare a recepţiei şi o creştere a volumului sonor, însemna că vom continua să zburăm în aceeaşi direcţie până vom ajunge pe verticala radiofarului. În caz contrar,

adică dacă am fost trădaţi de un fel de „miraj redioelectric”, nu ne mai rămânea decât să revenim pe vechea direcţie, pentru a căuta coasta, aşa cum hotărâserăm cu puţin timp în urmă.

Îmi era foarte greu să cred că ne aflăm undeva la sud de San Julian după ce zburasem un timp egal cu cel ce ne era necesar, de obicei, pentru a acoperi distanţa Rio Gallegos-Comodoro Rivadavia. Desigur, ştiam foarte bine că viteza absolută s-a redus mult din momentul în care ni s-a oprit motorul stâng… Dar, oricum… eram sigur că suntem la nord de San Julian. Şi mult mai aproape de „Comodoro” decât de San Julian!!! După părerea mea, eram victimele unor indicaţii false care aveau să ne facă să pierdem şi mai mult timp.

Am aliniat totuşi aparatul paralel cu indicaţiile radio-compasurilor.

„E totuşi imposibil!… Suntem mult mai la nord!…” i-am spus lui Alcob, arătându-i radiocompasurile.

Minutele continuau să se scurgă incredibil de apăsătoare. Trei, patru, cinci, zece?… Câte? N-aş fi putut spune. Am controlat din nou aparatele de radio încercând să prind acea faimoasă urmă sonoră. Şi am rămas foarte surprins: recepţia era acum mai bună şi semnalul începea să se detaşeze de celelalte zgomote; iar radiocompasurile dădeau acelaşi răspuns: indicatoarele oscilau din când în când, dar reveneau cu insistenţă la poziţia iniţială. Deci?…

Alcob părea că nu mai are astâmpăr. El a descoperit prezenţa acelei unde, şi totuşi nu-i venea să creadă că semnalul e real, ca şi mie dealtfel.

Ne continuam însă drumul, în aceeaşi direcţie pe care acele ne-o indicau cu perseverenţă; dar numai pentru a avea conştiinţa împăcată. Nu-mi mai făceam nicio iluzie, şi oricare din cele două alternative îmi era perfect egală. În starea mea de spirit nu îmi mai păsa de nimic.

Faptele erau însă de netăgăduit: din minut în minut nivelul sonor al staţiei creştea.

„Nu mai există nicio îndoială, Alcob, e radiofarul de la San Julian!…” Am făcut această remarcă după ce mi-am cântărit bine cuvintele şi pe un ton neutru. Apoi am adăugat:

„Primim semnalul în ciuda furtunii şi cu o destul de mare precizie! Ceea ce ar trebui să însemne că suntem relativ aproape de staţie!…”

Copilotul părea să fie de acord cu mine, cu satisfacţie dar fără entuziasm. Şi aşteptarea continuă.

Miraculoasa undă nu însemna că suntem salvaţi, ci pur şi simplu că, în sfârşit, ne vom putea cunoaşte cu exactitate poziţia geografică în momentul când vom trece pe deasupra radiofarului. Nimic mai mult. În noi însă începea să reînvie o slabă speranţă… Cu un gest maşinal, fără să îmi dau prea bine seama ce fac, am decroşat microfonul şi am schimbat selectorul emiţătorului pe VHF-ul principal. Alcob mă privi uluit, fără să scoată un cuvânt. Apoi fără să mai stau pe gânduri:

„Turnul San Julian, aici e Lima Victor Hotel India India, recepţie!”

Am lansat apelul fără mare convingere, mai mult ca un fel încercare obligatorie. Logic vorbind, din moment ce eu recepţionam radiofarul, atunci şi tumul de control trebuia să recepţioneze VHF-ul meu. Eram sigur că apelul e absolut zadarnic, dar, în acelaşi timp, doream cu disperare să primesc un răspuns.

„Hotel India India!... San Julian confirm... recepţie!...” Rapiditatea cu care am primit răspunsul mi-a produs un şoc extrem de violent. Nici nu-mi venea să cred. Un om, undeva, acolo jos, era la postul său şi se părea că stătuse cu mâna pe microfon chiar în momentul în care eu vorbisem. Vocea i se auzea cu o putere şi cu o claritate extraordinare.

Alcob şi cu mine ne-am privit o fracţiune de secundă fără să spunem nimic, fără să ne clintim, muţi, literalmente încremeniţi. De o eternitate eram singuri, îngrozitor de singuri. Şi, dintr-odată, vocea unui om, o voce omenească pătrunde în cabină, interesându-se de problemele noastre, vrea să ne ajute. Am avut senzaţia stranie că omul acela apare din zăpadă şi din furtună, se aşeze între noi şi ne întreabă cu un ton incredibil de calm şi de liniştitor:

„Ei bine, domnilor! Ce aş putea face pentru dumneavoastră?”...

Fără să mai pierd vremea, i-am spus întrebarea vitală şi extrem de presantă, eliminând pe cât îmi era cu putinţă cuvintele inutile din mesajul meu:

„Vă rog... Puteţi să-mi comunicaţi starea timpului?...” Răspunsul a venit rapid şi precis, mai puternic şi mai clar decât înainte, dându-ne exact informaţiile cerute, de parcă operatorul ar fi bănuit ce dorim şi aştepta întrebarea noastră cu un deget pe butonul microfonului:

„Complet acoperit!... Plafon douăzeci şi cinci la cincizeci de metri!... Vizibilitate redusă din cauza puternicelor precipitaţii!... Vântul: cincizeci până la şaizeci de noduri!...”

Mesajul acesta ne izbi ca un val monstruos, gigantic care dădea lovitura de graţie sărmanului naufragiat ce se menţinea însă la suprafaţă, şi refuza să se lase târât la fund.

Micul aeroport de la San Julian era bântuit de aceeaşi furtună care se înverşuna împotriva noastră, şi, evident, era închis deoarece condiţiile meteo erau departe de minimul necesar pentru o aterizare.

Simţeam că leşin. Miraculosul radiofar în care ne puseserăm toată speranţa nu putea servi la nimic. Şi vocea acelui om, care ni s-a părut vocea unui salvator, un simbol al vieţii, nu ne spunea decât că suntem iremediabil pierduţi. Buletinul meteorologic de la San Julian se transformase într-un act de deces — actul nostru de deces.

Nu mai era nimic de făcut. De altfel, San Julian era un aeroport foarte mic, o simplă pistă de pământ rudimentară, și practic fără posibilităţi de ghidaj radio. Radiofarul după care ne-am orientat era

singura lui instalaţie şi nici măcar nu era aliniat pe axa pistei.

Mai exista încă un factor extrem de important care făcea imposibilă aterizarea: zburam cu un singur motor. Dar să nu ne amăgim: chiar dacă ambele motoare ar fi funcţionat perfect, şi am fi avut în faţa noastră cel mai bine echipat aeroport din ţara, aterizarea tot n-ar fi fost posibilă în condiţiile date.

Menţineam totuşi avionul pe aceeaşi direcţie, urmărind prosteşte, fără să ştiu de ce, acele radiocompasurilor.

„Nu, Alcob, e imposibil...” Voiam adică să spun că nu se mai poate face nimic, că sunt învins, că suntem amândoi învinşi... şi trecem prin ultima noastră furtună!...

Cred că un cuvânt de-al lui Alcob m-ar fi putut determina să mai continui o vreme lupta, sau, dimpotrivă, să renunţ imediat. Dar Alcob nu mi-a răspuns, n-a făcut niciun gest: stătea la postul său şi controla aparatele de bord sau, din când în când, arunca o privire lipsită de expresie spre potopul de fulgi care ne orbeau calea. Şi totuşi fără să scoată un cuvânt, Alcob m-a făcut să-i înţeleg gândul: „N-ajută la nimic dacă ne plângem şi ne văităm!...”

Ultimele secunde ne-au târât cu o viteză ameţitoare la o distanţă incomensurabilă de locul în care am auzit vocea aceea puternică şi clară. Îmi făceam socoteala că rămăsese cu mulţi kilometri în urmă, când am auzit-o din nou, chiar mai bine decât înainte, ceea ce părea să indice că ne apropiem cu repeziciune de staţia emiţătoare. Operatorul ne întreba de unde am plecat şi încotro mergem. Dar mă întrebam şi eu: ce importanţă are de unde venim? Şi unde mergem?... Mă rog... venim de foarte, foarte departe şi mergem şi mai departe... Făceam o foarte lungă călătorie!...

Acele cronometrului îşi urmau drumul lor inexorabil, încercam să analizez situaţia şi am ajuns la concluzia că pentru noi numărul opţiunilor era extrem de limitat; se reducea de fapt la două: prima ar fi fost să zburăm ca şi până acum, la aceeaşi altitudine, dar îndreptându-se spre nord, în speranţa unei ipotetice ameliorări a condiţiilor atmosferice care ne-ar fi permis să coborâm undeva. Dar mai puteam oare controla aparatul încă două ore? Şi spun două ore pentru că acesta era timpul limită impus de carburantul pe care-l mai aveam, raportat la ritmul de consum. Apoi uleiul: mai aveam ulei pentru două ore? Şi, în sfârşit, se mai punea întrebarea dacă am fi găsit într-adevăr un aeroport unde condiţiile meteorologice ne-ar fi permis să aterizăm. Fără să mai pun la socoteală situaţiile imprevizibile ce s-ar fi putut ivi. Prima opţiune era, prin urmare, exclusă...

Cealaltă ar fi însemnat să forţăm puţin situaţia, şi să înfruntăm moartea, dar păstrând controlul aparatului până la ultima clipă. Ceea ce însemna să coborâm orbeşte, până la impactul cu... solul, chiar aici

la San Julian. Cum va fi însă acest „impact cu solul”? Cunoaştem regulile jocului şi nu-mi era greu să-mi închipui miile de greutăţi ce urma să le întâmpin. Care erau şansele acestei opţiuni? Una la mie în favoarea noastră.

Am fost trezit la realitate de vocea operatorului care ne cerea:

„Comunicaţi punctul vostru de plecare şi destinaţia.” I-am răspuns, forţându-mă să nu-i transmit emoţiile pe care le trăiam. Apoi, pe măsură ce vorbeam, am fost surprins de tonul ciudat al acestei voci, care era, totuşi, a mea, dar nu o mai recunoşteam:

„Turnul San Julian!… Venim din Rigo Gallegos!… Prima noastră destinaţie era Trelew… Suntem în pericol de catastrofă… Avem un motor oprit din cauza unui bloc de gheaţă format în interior… Vom încerca să „intrăm” în raza aeroportului vostru.” Asta a fost tot.

În momentul în care am agăţat microfonul la locul lui obişnuit am şi început pregătirile pentru această ultimă luptă. În primul rând trebuia să studiez schema de coborâre instrumentală pentru aeroportul San Julian. Ştiam că aici era doar o pistă de pământ bătătorit, dar nu am aterizat niciodată şi nici măcar nu-mi aminteam să fi zburat cândva prin această regiune.

„Avem foaia de coborâre pentru San Julian?”

Abia am formulat întrebarea că Alcob a şi scos marele nostru clasor albastru, din care a extras victorios una din pagini, după care a pus cu grijă, la locul ei, voluminoasa carte…

Copilotul a aruncat o privire avidă pe schemă, apoi mi-a întins foaia rămânând aplecat spre mine şi continuând astfel să studieze împreună cu mine procedura de coborâre. Ne-au fost de ajuns câteva clipe ca să analizăm schema şi să ne fixăm detaliile pe care trebuia să le respectăm cu cea mai mare precizie pentru a putea atinge aeroportul. Şi exact în acelaşi moment ne-am pomenit amândoi exclamând cu spaimă:

„Vântul! Linia de apropiere finală…!” Într-adevăr, vântul sufla exact din spate, pe direcţia de apropiere. Practic nu exista nicio diferenţă între cele două direcţii… şi viteza vântului la sol era de o sută zece kilometri pe oră. Ceea ce însenina că în aer, intensitatea lui trebuia să fie în jur de o sută treizeci de kilometri.

„Este imposibil! Absolut imposibil!… Nu se poate „intra” cu un asemenea vânt de coadă!” Am făcut această reflecţie, subliniind ultimele două cuvinte. Alcob oftă prelung şi, dezamăgit, se reîntoarse la treburile sale.

Şansa de una la mie, în care crezusem la un moment dat, dispărea, smulsă, alungată de vântul ce sufla cu o sută zece kilometri pe oră!…

Pentru edificarea cititorului mai notăm că schema de coborâre nu menţiona decât această singură direcţie de aterizare pentru apropierea cu ajutorul instrumentelor; aterizarea din sens opus era îngreunată de

obstacole care schimbau unghiul de pantă. Cititorul mai trebuie să reţină că operaţiunea de orientare a avionului şi aducerea lui la aterizare în condiţiile zborului instrumental, chiar în limitele de vizibilitate stabilite şi admise pentru un anumit aeroport, reprezintă totdeauna faza cea mai critică a zborului.

Istoria aviaţiei este ilustrată cu nenumărate accidente datorate, în majoritatea cazurilor, chiar şi când a fost vorba de piloţi cu experienţă, unei infime erori săvârşite într-un moment critic. Or, să aterizezi cu un bimotor clasic şi cu unul din motoare oprit, chiar pe un aeroport mai bine dotat, şi chiar pe timp frumos, este extrem de greu.

În timp ce studiam procedura de aterizare pentru San Julian, îmi amintesc că am scăpat câteva înjurături. Să fi fost semn de nervozitate sau un fel de uşurare, n-aş putea spune. Cu mâna stângă mi-am frecat fruntea: un gest maşinal, un fel de masaj care îmi permitea să-mi limpezesc gândurile. Dar însemna mai ales, şi eu îmi dădeam seama de asta, o recunoaştere a neputinţei şi o exteriorizare a resemnării. Cred că, la un moment dat, m-a apucat un fel de râs nervos, un râs fără motiv, cum li se întâmplă unor condamnaţi când urcă ultima treaptă a eşafodului.

„Nu, Alcob, este absolut imposibil *cu un singur motor*."

Accentuasem puternic ultimele cuvinte. Terminasem de studiat schema de aterizare. Dealtfel nici nu era nevoie de prea mult timp ca să-mi dau seama că problema era în realitate simplă, numai că în cazul nostru şi acum era imposibil de rezolvat!!!

I-am dat lui Alcob foaia ca să mai studieze şi el procedura de coborâre şi aterizare. Gestul meu avea un sens precis, de neputinţă şi resemnare, în acelaşi timp, care mi se părea necesar pentru a-l lămuri definitiv pe copilot în privinţa catastrofei ce ne aştepta. Alcob luă schiţa şi se cufundă în studiu părând că nu mai vede nimic altceva decât foaia aceea de hârtie. Îi spusesem de mai multe ori că suntem pierduţi şi nu mai avem nici cea mai mică şansă de scăpare. Problema care mă preocupa era dacă Alcob m-a crezut. Îşi imagina el acea teribilă coborâre către final şi manevra nebunească pe care o voi încerca? Ştia oare Alcob, că o dată angajaţi în acest plonjon fără scăpare nu vom mai discuta decât în termeni tehnici, iar ordinele mele vor fi scurte şi rapide? Ştia el că îi spun adio, acum, în acest mod simplu, fără să am forţa de a rosti cuvintele pe care nici eu nu voiam să le aud? Un fapt era sigur: lui Alcob nu-i era frică!…

Trebuie să recunosc că tocmai atitudinea lui a fost principalul factor care mi-a permis să-mi limpezesc gândurile înainte de a începe cea mai dură probă. Eram gata!… Gata din toate punctele de vedere — fizic, psihic şi tehnic. Chiar ştiind, aşa cum se întâmpla şi acum, că toate eforturile vor fi absolut inutile, că deschizându-mi un astfel de drum, aterizarea era imposibilă, mi-am propus să execut

aceste ultime manevre cu maximum de precizie şi să lupt până la capăt, din toate puterile oricare ar fi fost deznodământul. Mental am recapitulat de mai multe ori manevrele pe care trebuia să le execut, virajele, schimbările de direcţie, coborârea combinată cu corecţiile de cap, schimbările de altitudine, reglarea compensatoarelor în timpul manevrelor, sincronizarea motorului în diferitele faze de zbor, toate dublate de o supraveghere permanentă şi meticuloasă a fiecărui instrument de zbor şi de navigaţie.

O frică nemaicunoscută a pus stăpânire pe mine când m-am gândit la orizonturile artificiale şi la indicatoarele de viteză. Ştiam că îmi va fi foarte greu să menţin aceste două instrumente în limitele de siguranţă. Mai ales în acel moment crucial când va trebui să mă concentrez pentru a orienta corect aparatul, în faza de apropiere finală. Şi toate acestea numai cu un singur motor care trăgea puternic într-o parte… deplasând constant şi implacabil indicatorul de direcţie în afara rutei! Acest motor care mă obliga la corecţii permanente, fără o clipă de răgaz…

Alcob îşi pusese schema de apropiere pe genunchi. Se părea că e gata şi el. De obicei, când coboram cu ajutorul instrumentelor, procedam cu totul altfel. Lăsam conducerea avionului pe seama lui Alcob, iar eu ţineam schema de coborâre, dându-i rând pe rând toate indicaţiile de care trebuia să ţină seama în privinţa direcţiei şi a altitudinii. Eu mă ocupam de ansamblul operaţiunilor până la apropierea finală, când preluam comenzile şi executam ultima parte a aterizării. Am socotit că acest mod de a lucra e cel mai simplu, mai eficace şi mai sigur. Alcob a fost totdeauna de acord cu aceste sisteme. Acum însă, situaţia s-a schimbat: Alcob ţinea schema; nu-mi dădea instrucţiuni, dar aştepta să i le cer.

Din când în când, îl întrebam de unele amănunte în legătură cu procedura de coborâre, atât pentru a verifica funcţionarea aparaturii, cât şi pentru a mă controla pe mine însumi.

Alcob îmi comunica prompt, ori de câte ori îi ceream, toate datele privind direcţia sau altitudinea, ca şi celelalte elemente, la fel de vitale pentru orbeasca noastră coborâre.

„La ce altitudine trebuie să începem procedura de coborâre?” — l-am întrebat.

„La trei mii de picioare…”

Trebuia deci să trec la verticala emiţătorului la trei mii de picioare pentru a începe procedura de coborâre.

Mental eram gata; aveam reprezentarea primei faze a manevrei astfel încât o puteam începe fără nicio problemă.

Am remarcat în comportamentul mental al unui pilot un fapt care m-a frapat mereu: gândirea, calculele şi imaginaţia acestuia anticipează tot timpul evoluţia aparatului, precedând-o la o distanţă

adesea considerabilă. Trecutul şi chiar prezentul nu există. Viitorul e singurul, unicul lucru care contează şi pentru care el se zbate.

Începusem coborârea fără nicio ezitare. Simţeam cum aparatul restituia văzduhului valoroasa mie de picioare pe care o câştigaserăm atât de greu. Manevra nu era greu de realizat pentru că avionul s-a aruncat literalmente spre sol, fără să fi fost măcar nevoie să reduc turaţia motorului. Era, de altfel, mult mai simplu să cobor decât să urc. Pe măsură ce altimetrele coborau, fără niciun efort aparent, nu mă puteam împiedica să privesc cu profundă tristeţe mişcarea rapidă şi indiferentă a acelor acelea pe care cu greu am reuşit să le fac să se învârtească în sens invers, doar cu câteva minute mai înainte. La exact trei mii de picioare, am oprit coborârea. Am început imediat să verific şi să reglez compensatoarele şi am procedat, de asemenea, la un retuş al singurului motor. Am aruncat o privire asupra tuturor instrumentelor… Finisarea indicaţiilor radiocompasurilor, verificarea monitorului de zbor, a direcţiei, a orizonturilor artificiale… totul era in ordine, gata pentru bătălia finală.

Încă vreo câteva minute au mai trecut, încet, fără să am altceva de făcut decât să aştept, nemişcat, fără să-mi pot aduna gândurile, pentru că era prea târziu… Maşina infernală pornise. Apoi radiocompasurile începură să se înscrie într-o mişcare lentă, de rotaţie, ceea ce însemna că nu mergeam chiar spre staţie, ci oarecum alături de ea; probabil din cauza derivei. Am fost obligat să fac o nouă compensare a direcţiei. Apoi am aşteptat iarăşi indicaţiile monitorului de zbor care urma să ne ghideze cu exactitate pe traiectoria stabilită.

„Suntem la verticală!…” l-am anunţat pe Alcob, care bineînţeles că şi-a dat seama şi fără să-i spun eu. Şi pentru mai multă siguranţă am apăsat din nou pe butoanele radio-compasurilor spre a mă convinge că aceste instrumente funcţionează corect, că deplasarea cadranelor nu se datora unor defecţiuni tehnice de la bord sau ale aparatului de la sol, lucru ce se poate întâmpla destul de frecvent. Proba era necesară şi pentru a verifica dacă monitorul de zbor — pilotul automat — reacţionează corect, în funcţie de indicaţiile radiocompasurilor. Începând din clipa aceea aveam să mă folosesc permanent de acest formidabil auxiliar de navigaţie — adică de pilotul automat — şi trebuia să fiu sigur că întreg sistemul e perfect coordonat. Alcob scruta spaţiul din faţa avionului, prin plexiglas, încercând în van să vadă ceva, aş zice: acel ceva tangibil, care, transformat într-un misterios semnal, răzbătea prin furtună şi punea în mişcare cele două radiocompasuri. Privirea copilotului urmărea mirată deplasarea celor două indicatoare de drum: se uita la ele la fel de neîncrezător ca şi mine.

„Turnul San Julian, aici Lima Victor Hotel India India!… Am trecut la verticala radiofarului; începem manevra de coborâre!”

„Confirm! Autorizăm coborârea! Comunicaţi când intraţi în ultimul viraj…” Apoi operatorul reluă: „Auzim zgomot de motor!”… şi după o pauză: „Ce tip de avion aveţi?”

A trebuit să ridic iarăşi microfonul, ceea ce mă incomoda foarte mult, deoarece aveam nevoie de amândouă mâinile ca să pot conduce aparatul cu maximum de precizie. Am răspuns că avionul nostru era un Twin Bonanza, apoi, pe acelaşi ton l-am rugat:

„Per favor!… No nos haga más preguntas!… Estamos en emergencia, con muchas dificuldades!…” Ceea ce însemna: „Vă rog, nu mai puneţi întrebări! Avionul e avariat, avem foarte mari dificultăţi!…” Evident, mesajul avea următorul subtext: „Sunt foarte ocupat cu manevrele, nu voi putea răspunde!…”

Nu am primit nicio replică. Omul care stătea jos, la căldură, în faţa aparatelor de control, părea să-şi fi dat dintr-o dată seama că în aer se petrecea ceva extrem de serios. Nu mi-a mai pus nicio întrebare. O linişte apăsătoare se aşternu în cabină, tulburată, din când în când, de ritmul neregulat al respiraţiei noastre. I-am cerut din nou lui Alcob valoarea unghiului la ultimul viraj. Fără să se supere şi fără să se arate surprins, copilotul îmi confirmă pentru a douăzecea oră, cel puţin: „50 grade”. Am verificat încă o dată dacă poziţia selectorului de drum, pe monitorul de zbor, se afla la exact 50 grade, şi, dacă un alt contact care indica „normal” şi „revers”, era în poziţia normală. Cele două radiocompasuri era sincronizate pe radiofarul de la San Julian.

Pentru primul segment al coborârii totul era deci în ordine. Pe tabloul de bord, în stânga jos, se găsea aparatul IN-l4 — un instrument de navigaţie pe care, de acum înainte, trebuia să-l urmez orbeşte. Sistemul IN-l4 era un ansamblu care se compunea dintr-un radiocompas la distanţă, montat la extremitatea uneia dintre aripi, un girodirecţional care se sincroniza constant şi automat cu acest radiocompas, şi dintr-o minusculă cutie cenuşie — „computerul”, cu alte cuvinte, creierul sistemului. Acest ansamblu menţinea direcţia aleasă, dirijând orientarea reală a avionului, după ce compara datele memorizate cu informaţiile recepţionate de la radiocompasuri. Acest sistem dicta, în ultimă instanţă, direcţia ce trebuia urmată pentru a intra pe panta corectă; apoi menţinea această direcţie. Acest ansamblu de aparate forma ceea ce se numeşte pilotul automat sau monitorul de zbor.

Abia am trecut de verticala staţiei emiţătoare şi acul vertical de pe cadranul IN-l4 începu să se rotească încet spre dreapta, pentru a-mi indica sensul corecţiei pe care trebuia s-o efectuez spre a mă înscrie corect pe traiectoria schemei de „îndepărtare”. (Îndepărtarea constituia primul segment al procedurii instrumentale de care depindea înscrierea corectă a avionului în virajul final şi orientarea definitivă pe direcţia pistei.)

Am respectat cu sfinţenie toate indicaţiile pe care mi le dădea, succesiv, acul vertical, ţinând cont şi de cea mai uşoară oscilaţie. Am avut apoi satisfacţia de a constata, comparând indicaţiile celorlalte aparate, că orientarea stabilită de creierul electronic era perfectă şi că mă adusese, în foarte scurt timp, exact pe traiectoria aleasă. Alcob mi-a reamintit atunci că simultan cu operaţiunea anterioară trebuia să încep şi coborârea, adică să continui să merg pe aceeaşi axă până la altitudinea de 1500 m, la care trebuia să rămân până în momentul virajului denumit de procedură. Hotărâserăm, de comun acord, să amânăm cât mai mult momentul acestui viraj, din cauza vântului, foarte violent, care sufla în sens contrar dar şi pentru a fi siguri că ieşirea sub plafon va avea loc deasupra Atlanticului. Coborând deasupra oceanului, aveam siguranţa că puteam zbura foarte jos, dacă era necesar, fără riscul de a întâlni coline, stâlpi electrici sau vreun alt obstacol.

Prima fază a coborârii noastre orbeşti către cumplitul nostru destin, începuse corect şi fără să ne exteriorizăm nervozitatea, de parcă ar fi fost vorba de un zbor de antrenament.

Situaţia însă nu era deloc atât de simplă cum părea. Trebuia să controlez viteza de înaintare şi cea de coborâre, poziţia avionului, indicaţiile monitorului, altitudinea, durata zborului pe segmente, etc. Inamicii cei mai înverşunaţi în timpul acestor manevre erau, fără îndoială, reperele orizonturilor artificiale. Aceste bare, mai ales cele ale instrumentului din faţa mea, îmi pricinuiau serioase probleme şi-mi era extrem de dificil să le menţin în poziţia corectă. Unui pilot i se poate întâmpla în cursul unui zbor prelungit cu ajutorul instrumentelor să încerce senzaţii false. Aceste senzaţii sunt, de cele mai multe ori opuse indicaţiilor aparatelor (de exemplu, orizontul artificial arată clar că avionul e înclinat spre stânga, în timp ce pilotul are impresia că se înclină spre dreapta). Este, într-adevăr, o situaţie extrem de neplăcută şi periculoasă pentru că la un moment dat eşti obligat să asculţi orbeşte de un aparat în ale cărui indicaţii, totuşi foarte exacte şi reale, nu-ţi mai vine să crezi. Pe de altă parte, corecţia unei înclinaţii, chiar de mică importanţă, sau repetarea unei astfel de operaţii reclamă un efort excepţional, mai mult de voinţă, desigur, decât muscular. Or, în ceea ce mă privea, trebuie să recunosc că nu-mi mai rămăseseră decât foarte puţine resurse, atât din prima cât şi din a doua categorie.

Era absolut necesar acum să profit de această primă fază, în cursul căreia nici primejdiile şi nici tensiunea nu luau încă forme acute.

1800 de picioare! 1500!... Am parcurs, aşadar, prima etapă a coborârii. De acum trebuia să continui zborul orizontal şi să menţin constant această altitudine timp de patru minute, adică atât cât calculasem că era necesar înainte de a începe virajul. Îmi era foarte

teamă de acest viraj care trebuia executat în curând, şi neapărat pe stânga… „pe partea motorului oprit!” Manevra era extrem de riscantă şi-i cunoşteam bine urmările: ştiam că-mi va fi foarte greu să menţin controlul aparatului să evit răsucirea pronunţată pe aripa stângă, care mă putea antrena într-o spirală descendentă fără scăpare. Pilotul automat mă ajuta extrem de mult. Branşat şi debranşat mai tot timpul, îmi dădea posibilitatea să verific aparatele, să operez anumite corecţii şi chiar să mă odihnesc câteva secunde… Îl deconectam din când în când, ca să simt din nou reacţiile comenzilor şi ale aparatului, apoi îl conectam din nou, şi aşa mai departe. Aveam un auxiliar nepreţuit care mă asculta fără greş, ajutându-mă să înfrunt dificultăţile coborârii.

„Au trecut cele patru minute! Trebuie acum să ne menţinem la 1500 de picioare pe tot timpul virajului… — îmi strigă Alcob.

Am intrat uşor de tot în virajul spre stânga, pipăind co-menzile, gata să revin în orice moment, dacă ar fi fost nevoie. Eram neplăcut surprins să constat că avionul vira absolut singur, de îndată ce slăbeam puţin apăsarea pe pedala dreaptă a palonierului. Nici măcar nu era necesar să înclin eu aparatul. Simţeam cum avionul pivotează singur, căutând să vireze din ce în ce mai mult. În această situaţie, dificultatea cea mai serioasă consta în controlul extrem de riguros al mişcărilor executate cu picioarele, care trebuiau să acţioneze foarte prompt şi precis, milimetru cu milimetru.

Concentrându-mă asupra manevrei, i-am cerut încă o dată, poate pentru a zecea oară, lui Alcob să-mi confirme direcţia de apropiere finală pe care urma să stabilizez aparatul: trebuia să ies din viraj exact pe axa pistei, adică în momentul în care puteam intercepta această linie imaginară, fără să procedez, dacă era posibil, la corecţii ce puteau fi periculoase.

„215 grade!…” — a fost răspunsul.

„215 grade!…” — am repetat şi eu această cifră finală care ne pecetluia destinul.

Zarurile au fost aruncate. De acum era imposibil să mai dăm înapoi. Ne aflam iremediabil angajaţi pe înspăimântătorul drum al morţii. Începeam chiar să revăd imaginile care-mi mai apăruseră de câteva ori în cursul carierei mele de pilot, când trecusem cele mai înspăimântătoare coşmare. Acum însă nu mai era vorba de coşmar: imaginile erau îngrozitor de reale şi îmi dădeam seama că voi pieri cu ele imprimate pe retină.

1500 de picioare!… Avionul zbura la numai 1500 de picioare de sol. Eram mult mai jos decât la prima tentativa de coborâre, care mă înspăimântare, deşi atunci ajunseserăm doar la 2000 de picioare. Şi acum continuam să coborâm. Tot timpul fără să vedem nimic în faţă.

Dacă aş fi avut răgazul să gândesc, probabil că aş fi tremurat iar, ca

o vargă. Dar nu voiam să mă gândesc la nimic şi nu mă gândeam la nimic. Rămăşiţele mele de voinţă şi atenţie se concentrau acum spre împlinirea acestei ultime îndatoriri de care îmi promisesem că mă voi achita cât mai corect posibil.

„215 grade!…" — spuse Alcob. Şi, pe IN-14, pe cadranul aparatului am fixat această nouă cifră, cu cea mai mare grijă posibilă. Verificam astfel dacă girodirecţionalul continua să fie perfect sincronizat cu sistemul automat şi dacă primul din cele două radiocompasuri funcţionează normal tot timpul, alimentând monitorul de zbor cu datele corecte.

Furtuna continua implacabilă, neiertătoare. Mie însă nu-mi mai păsa. Luptam împotriva unei alte furtuni, care se dezlănţuise acum chiar la bordul avionului, chiar în cabină. Aveam de luptat cu furtuna aceea de cifre, de indicatoare şi repere care mă asaltau permanent, fără să-mi lase o clipă de răgaz. Eram într-o stare de extremă încordare…

Faza finală de apropiere devenea din clipă în clipă, tot mai complicată, mai periculoasă. Dificultăţile se îngrămădeau într-un ritm infernal, la fel ca fulgii ce se izbeau de geamuri. Eram cuprins de un fel de febră interioară şi parcă tot trupul îmi ardea.

Sarcina mea consta, de acum, încolo, în a urmări cu stricteţe, şi de a corecta imediat, chiar şi cele mai mici oscilaţii ale reperului vertical al monitorului de zbor. Dar… fiindcă, evident, acest „dar" se multiplica la infinit…! paralel cu această manevră trebuia să reiau coborârea, să schimb iar reglajele compensatoarelor şi ale comenzilor, să le reduc treptat… să controlez în acelaşi timp, cât mai riguros, fiecare instrument de zbor şi, bineînţeles, motorul, care, din acest moment, trebuia să funcţioneze fără greş. Este adevărat că motorul nu dădea încă niciun semn de oboseală sau de slăbiciune, în ciuda regimului infernal la care l-am supus atâta timp. Dar în schimbul acestui serviciu, avionul mă confrunta cu acea puternică „tracţiune laterală"; ceea ce mă obosea peste măsură şi din care pricină îmi era foarte greu să mă conformez indicaţiilor date de monitorul de zbor.

Cât timp a fost necesar ca să intru pe axa de apropiere? N-aş putea spune cu exactitate. Ştiu doar că, de bine de rău, asudând şi gâfâind de epuizare, am reuşit în cele din urmă să centrez avionul pe traiectoria prevăzută, pe care, de altfel, mă şi străduisem cu disperare să-l menţin.

Pe măsură ce coborârea continua, viteza devenise cea mai importantă dintre preocupările mele. Eram, într-adevăr, foarte aproape de viteza critică, şi, în acelaşi timp, foarte aproape de… sol! Îmi era greu să menţin cu precizie avionul pe linia de apropiere, şi-mi era foarte frică să nu comit vreo greşeală în zborul propriu-zis, concentrându-mă prea mult asupra factorului „navigaţie"; căci orice

greşeală ar fi fost de natură să modifice grav echilibrul, şi aşa destul de precar al avionului. Trebuie să mai spun că, deşi îmi era „teamă” să nu comit vreo eroare ireparabilă, care s-ar fi putut solda cu o catastrofă, nu mă mai temeam de moarte, deşi o simţeam tot mai aproape…

Lupta continua! Mă copleşea însă o enormă satisfacţie interioară, constatând că înfrâng obstacolele, unul după al-tul, fără să mă poticnesc încă. Bineînţeles, nu-mi făceam nicio iluzie în privinţa rezultatului final, şi intuiam că, mai devreme sau mai târziu, voi întâlni un obstacol peste care îmi va fi imposibil să trec. Dar mă simţeam îmbătat de intensitatea acestei bătălii şi continuam să lupt cu mândrie, cu orgoliu, mai mult ca oricând decis să învestesc tot ce e mai bun în mine, chiar în perspectiva unui eşec final.

„750 de picioare!… Altitudine minimă!…” — îmi strigă Alcob.

Da, cele 750 de picioarereprezentau altitudinea minimă de securitate, stabilită de linia aeriană ale cărei hărţi le foloseam. În mod normal, cu puţin înainte de a atinge această înălţime, pilotul trebuia să zboare „la vedere” şi să fie bine orientat pe axa pistei pentru a putea ateriza direct, în caz contrar, dacă a atins această limită, fără să fi ieşit din plafonul de nori şi nu are deci un minimum de vizibilitate, pilotul trebuia să urce la o altă altitudine de securitate, pe o direcţie de degajare astfel calculată încât să se poată îndrepta spre alt aeroport, în conformitate cu indicaţiile turnului de control.

Cele două altimetre atinseseră înălţimea critică aproape în acelaşi timp. Însemna deci că eram la aproximativ 250 de metri deasupra nivelului mării.

Nimic!… Mereu nimic!… În faţa noastră, şi sub noi, nimic!… Nici cea mai slabă vizibilitate, nici urmă de existenţă a planetei care, după cum indicau instrumentele, era totuşi foarte aproape! Un adevărat potop de zăpadă amestecată, acum, cu ploaie, şi a cărei violenţă părea că e în creştere, răpăia zgomotos pe plexiglasul avionului.

Ne târam mereu prin aceeaşi masă opacă uneori, fără să ştima prea bine dacă zburăm normal sau cu capul în jos. Nu vedeam nimic, absolut nimic în jurul nostru. Alcob renunţase să mai studieze schema de apropiere. Lipit de parbriz, căuta acum, cu disperare, să zărească ceva prin zăpada care continua să ascundă pământul căuta obstacolul sau indiciul care, poate în ultimul moment, ne-ar fi avertizat că trebuie să evităm ceva, o colină, un copac, salvându-ne, astfel, aparatul şi vieţile.

Am atins limita de 750 metri fără să fi stabilit contactul vizual cu solul. Procedura de rutină în astfel de situaţii — să luăm din nou altitudine şi să ne îndreptăm spre alt aeroport — ne era interzisă! De ce? În primul rând, pentru că nu mai puteam încerca să ne ridicăm din nou; operaţiunea era mult prea riscantă cu un singur motor, şi extrem

de dificilă pentru cel ce ţinea comenzile. Motorul se învârtea într-un ritm infernal de exact o oră! Logic vorbind, nici nu putea să mai reziste la efortul unui nou urcuş. Pe de altă parte… dacă am fi urcat? De ce?… Pentru a merge unde?… Nu mai puteam ajunge nicăieri. Furtuna bântuia pe o imensă întindere a continentului şi toate aeroporturile din raza noastră erau închise, fiind, lipsite de vizibilitate. Şi-atunci, ce am fi câştigat încercând să mergem în altă parte? Din alt punct de vedere, excluzând factorul mecanic, mai exista, cum spuneam, factorul uman, a cărui importanţă era la fel de vitală, şi care ameninţa, de asemenea, să se prăbuşească dintr-o clipă într-alta.

Tensiunea psihică şi nervoasă la care eram supus — mi se părea că de o veşnicie — epuizase în mine întreaga energie ce ar fi trebuit s-o investesc în această luptă. Ştiam că nu voi mai putea rezista multă vreme. Cu un imens regret, şi după o clipă de ezitare, m-am decis să continui coborârea; pentru că nu mai aveam de ales, nu aveam alta alternativă, decât aceea de a privi pasiv altimetrele, în coborârea lor periculoasă, aşteptând pur şi simplu, ieşirea din nori sau întâlnirea cu pământul…!

700 de picioare!… 650… 600… 500 de picioare!… Nimic!… Mereu nimic!… Îmi venea uneori să cred că lumea a dispărut subit, că pământul nu mai există şi că din univers nu mai rămăsese decât un imens bulgăre de nor şi zăpadă, avându-ne în mijloc pe noi — singurii supravieţuitorii ai unui cataclism. Pe tabloul de bord, în ordinea importanţei instrumentelor, altimetrele ajunseseră pe acelaşi plan cu indicatoarele de viteză, apoi au trecut înaintea lor.

Coborârea continua… dar sub un unghi mai mic decât în condiţii obişnuite, în aşa fel încât contactul cu solul să fie mai puţin brusc. Dacă ar fi fost să dau crezare instrumentelor de navigaţie, avionul continua să se menţină, ca prin miracol, pe axa de apropiere, aşa cum era ea trasată pe schema de aterizare. Monitorul de zbor se menţinea pe mijlocul axei. Deci, dacă întregul ansamblu funcţiona corect, şi dacă nu mă înşelasem eu pe undeva, însemna că mergeam chiar spre pistă… spre acea minusculă fâşie de pământ acoperită de imensa masă cenuşie. Mă întrebam dacă o voi putea măcar zări şi dacă nu voi trece pe alături, la vreo sută de metri, sau poate mai puţin, fără s-o văd!

400 de picioare!… Mereu nimic! Dincolo de parbriz — aceeaşi dezlănţuire opacă, prin care nu distingeam nimic. Şi totuşi încă zburam, cam la o sută de metri de sol! O sută de metri!… Ceea ce era extrem de puţin pentru un avion, aproape fără control, pe un timp infernal.

Coborârea continua… 300 de picioare! Mereu nimic!… Nici cel mai neînsemnat indiciu, nici despre apropierea noastră de sol, nici despre sfârşitul acestei formidabile pături de nori care ne ţinea prizonieri!

Senzaţia de căldură pe care o avusesem mai înainte, lăsă acum locul unei sudori reci. Am fost obligat la un efort teribil pentru A „înlătura" această senzaţie, pentru a o uita, ca să rămân agăţat de comenzi şi să continui lupta cu disperare, pentru a menţine echilibrul avionului. Îmi era foarte greu să respect corecţiile dificile pe care mi le indica monitorul de zbor. Îndoieli înspăimântătoare îmi treceau prin cap cu iuţeala fulgerului. Sfârşitul atât de temut se apropia şi sufeream îngrozitor din cauza tremurului de nestăpânit care-mi agita mâinile; mai întâi imperceptibil, apoi cu o putere ce creştea mereu, pe măsură ce ne apropiam de sol, fără să vedem nimic;

Ajunseserăm la mai puţin de o sută de metri… la mai puţin deci de jumătate din altitudinea critică minimă. Ceea ce însemna că trecuserăm de mult de bariera de siguranţă… Eram cufundaţi într-o zonă în care nimeni nu mai răspundea pentru noi, în timp ce bolidul nostru se năpustea orbeşte spre un destin cumplit.

Indicatoarele îşi continuau rotirile infernale spre „minus infinit". Îmi era extrem de greu să interpretez corect indicaţiile instrumentelor, chiar şi ale celor mai simple. Altimetrele urmau tristul lor drum în jos… Coborârea fatală continua fără oprire. Nicio altă decizie, nicio altă alegere nu-mi mai era îngăduită. Întoarcerea era imposibilă…

Altimetrele ajunseseră foarte aproape de zero! O tensiune extraordinară pusese stăpânire pe noi, pe mine în special! Alcob părea încremenit. De copilot mă despărţea parcă un abis. Eram ca hipnotizaţi, paralizaţi, văzând cum indicatoarele celor două instrumente se apropie, inexorabil, de zero! Nu mai puteam scoate un cuvânt; eram incapabili să mai facem vreun gest oarecare; ne simţeam nervii încordaţi şi aşteptam. Aşteptam să ne zdrobim de pământ. Şi era absolut necesar să văd măcar o porţiune din sol, imediat, chiar în acest moment, înainte de a fi prea târziu, înainte ca instrumentele să atingă cifra fatidică.

Dacă aş fi putut vedea „ceva" înainte de a atinge acel zero, atunci poate, ne-ar mai fi rămas o şansă. Era însă mult prea târziu: între acele indicatoarelor şi cifra zero nu mai exista decât un spaţiu infim. Chiar dacă am fi reuşit să ieşim din plafon, îmi făceam socoteala că la această altitudine ar fi fost foarte dificil să continui zborul, chiar şi în condiţii de vizibilitate, deoarece eram mult prea aproape de pământ.

Timpul se scurgea inexorabil. Acele se aflau foarte aproape de cifra blestemată. Nu ne mai rămâneau decât extrem de puţine şanse, dar şi acestea continuau să se reducă văzând cu ochii, pe cadranele care arătau puţina viaţă ce ne mai rămânea de trăit.

Cred că Alcob şi-a dat seama, ca şi mine, că daca altimetrele ar fi ajuns acum la zero s-ar fi întâmplat „ceva"; ceva ce ni se părea absolut inevitabil de mult timp, şi pe care-l aşteptam cu resemnare, ca pe un oaspete nedorit.

Am luptat cât ne-a fost cu putinţă. Acum lupta se termina; avea să se sfârşească în câteva secunde, în momentul în care aparatul lua contact cu solul… Coborâm mereu… 200 de picioare — aproximativ 60 de metri! Şi nimic! Nici cea mai slabă vizibilitate, nici în faţă, şi nici în jos… Nu vedeam decât zăpada apătoasă ce se strivea de parbriz, gata să ne doboare, dintr-o clipă într-alta.

Eram la 60 de metri deasupra nivelului mării, dacă ar fi fost să ne luăm după indicaţiile instrumentelor de bord şi dacă datele transmise de operatorul din turn fuseseră exacte. Oare altimetrele funcţionau corect?… Dar aparatele de navigaţie?… Mergeam într-adevăr către pistă? Mă chinuiau îndoieli cumplite, care însă nu durau decât o clipă… După socotelile mele, de mult ar fi trebuit să ne fi zdrobit… Şi, totuşi, zburam!…

Lupta mea interioară a reînceput, surdă şi vicleană. Simţeam uneori că nu mai sunt stăpân pe mine însumi, pentru ca imediat să devin din nou sigur pe propriile-mi mişcări, să cred iarăşi în indicaţiile instrumentelor şi să mă supun exigenţelor lor, desigur cu eforturi deosebit de mari.

Coboram mereu!… Mereu mai jos!… Era suficient ca mâna să-mi slăbească puţin pe comanda profundorului, pentru ca avionul să piardă iarăşi din înălţime. De altminteri, aparatul continua să coboare, încet dar constant. Ajunseserăm la un sfert din înălţimea minimă stabilită pentru aterizarea cu ajutorul instrumentelor, în condiţiile de la San Julian, stabilite adică în funcţie de diversele obstacole existente în zona de apropiere finală… care puteau fi o clădire mai înaltă… o colina… o antenă…

Mă aşteptam să mă izbesc de un asemenea obstacol dintr-un moment într-altul. Era normal; fiindcă eram foarte jos. Mâinile-mi erau încleştate pe comenzi, gata să reacţioneze imediat, pentru a evita şocul, sau pentru a-l amortiza, dacă mai era posibil. Eram sigur că voi vedea obstacolul apărând abia în ultima clipă, ca o imensă pată de beznă ce avea să ne înfăşoare brusc în întunericul său. Îmi imaginam că se va produce un zgomot asurzitor, de aluminiu şi oţel răsucit, turtit, sfărâmat în mii de bucăţi, pe care vântul le va împrăştia apoi de-a lungul coastei. Din acest cumplit zgomot final sau din explozie, eu nu voi mai apuca să aud decât o fracţiune, începutul, dar eram sigur că voi auzi… ceva!

Cu o fermitate şi o decizie care mă surprindeau, menţineam mereu aceeaşi apăsare pe comanda profundorului. Altimetrele coborau mereu.

Fiecare secundă părea că durează un secol. Pierduserăm măsura timpului. Fiecare, milimetru în jos al indicatoarelor, care coborau cu indiferenţă, reprezenta un milimetru în minus din vieţile noastre… Iar milimetri ce ne mai rămâneau de trăit, scădeau inexorabil.

Luptând împotriva unor enorme dificultăţi, foarte felurite, mă încăpăţânam, totuşi, să menţin avionul pe traiectoria stabilită, în timp ce în sinea mea eram frământat de o mulţime de întrebări: la ce bun să mai lupt! la ce mai ajută exactitatea drumului, dacă tot nu vedeam nimic? În câteva secunde ne vom zdrobi… Munca mea şi toate eforturile au fost inutile!… N-am reuşit altceva decât să prelungesc suferinţele lui Alcob şi ale mele, fără niciun rezultat.

Am ajuns la 100 de picioare… 30 de metri.. Eram foarte aproape de acel „zero” final. Cu o viteză uluitoare, am traversat o zonă întunecată şi am crezut că, în sfârşit, a sosit şi ultima clipă din viaţă! Apoi am trecut printr-o zonă mai luminoasă… urmată de una întunecată… din nou luminoasă, şi din nou o zonă întunecată… o succesiune extrem de rapidă de senzaţii vizuale care se schimbau într-un ritm înspăimântător. Timp de un minut am reuşit să văd „ceva”, exact sub aripa din partea mea. Era o masă verzuie, care se vălurea şi împroşca imense-dâre de spumă sălbatică, ale căror brazde albe ne demonstrau că şi sub noi, pe mare, ca şi în aer, bântuie aceeaşi furie a elementelor dezlănţuite.

La mai puţin de treizeci de metri altitudine — ca să fiu exact: la douăzeci — am reluat contactul vizual cu planeta noastră, pentru prima oară după două ceasuri. Eram deasupra Atlanticului! Simţeam că mă cuprinde groaza! Eram foarte aproape de apă! De apa aceea care fugea în goană înapoi, pe sub aripile avionului… Vizibilitatea era intermitentă; şi din când în când reintram în plafonul jos de nori fără să mai vedem nimic, timp de câte va secunde… Apoi marea se ivea iar, cu violenţă, pe neaşteptate, şi-atât de aproape, încât ni se părea că am putea-o atinge cu mâna.

Am coborât şi mai mult; până la optsprezece metri dea-supra apei, pentru a încerca să scap de norii care se agăţau de noi şi se încăpăţânau să ne urmărească. Sarcina mi se simplifica dar mi se şi complica în acelaşi timp, căci acum nu mai era nevoie să mă uit la altimetre; trebuia doar să-mi distribui atenţia, adică să privesc afară, pentru a menţine avionul la aceeaşi înălţime faţă de nivelul mării, iar în cabină să urmăresc aparatele de navigaţie şi cele ale motorului. Nu-mi făceam însă nicio iluzie, plafonul era extrem de jos; iar vizibilitatea pe orizontală foarte redusă… Ştiam că suntem departe de a fi salvaţi şi că vieţile noastre continuă să atârne de un. Fir de păr. Vedeam oceanul, distingeam ondulaţiile vâscoase ale valurilor şi nesfârşitele dâre de spumă, a căror albeaţă contrasta ciudat cu verdele întunecat al apei, trecând cu o viteză înspăimântătoare chiar pe sub aparatul nostru, la o distanţă care varia mereu din cauza rafalelor şi a corecţiilor pe care eram obligat să le operez. Un extraordinar magnetism emana din acest abis verzui pe care puţin a lipsit ca să-l atingem în zbor razant; masa întunecată se unduia, se zvârcolea şi

împroşca trâmbe de apă, asemenea unui monstru adormit, pe care suflul elicei îl trezise şi acum se pregătea să ne înghită.

În faţa aparatului nu se vedea, practic, nimic! Precipitaţiile, de o extremă violenţă, reduseseră vizibilitatea aproape de zero. Pe lângă asta, în atmosferă pluteau vapori denşi, probabil de la spuma valurilor pe care rafalele o vânturau prin aer. Din când în când avionul trecea prin dâre de nori ce se târau la nivelul mării şi pe care era imposibil să-i vezi din timp pentru a-i ocoli. Erau momente de supremă tensiune, când intram brusc într-un univers cenuşiu şi opac, total lipsiţi de vizibilitate. Renunţam atunci să mai privesc afară şi mă concentram din nou asupra instrumentelor. Mişcând comenzile cu infinită precauţie, încercam să menţin aparatul perfect orizontal, fără să urc sau să cobor nici măcar cu un metru. Şi totuşi ne simţeam uneori proiectaţi brutal, până la nivelul apei, fără să disting altceva decât lungile valuri verzi, împodobite cu spuma aceea înspăimântătoare, pe care mă străduiam din răsputeri să nu o ating…

În faţă nu aveam vizibilitate decât până la aproximativ o sută de metri. Puţinul pe care-l vedeam, sau mai degrabă îl ghiceam, trecea prin faţa ochilor cu o viteză amețitoare, din cauza puternicului vânt de spate, care adăuga mai bine de o sută de kilometri pe oră la viteza noastră de drum. Impresia de aparentă imobilitate pe care o avuseserăm în timpul celor două ore neîntrerupte cât am zburat prin epicentrul furtunii, era înlocuită acum de această formidabilă senzaţie a unei deplasări cu o viteză relativ mare şi foarte aproape de sol. Aveam sentimentul că acum puteam aprecia numai din ochi întreaga violenţă a acestui uragan, care ne putea sfărâma în orice clipă.

Binecuvântam decizia ce o luaserăm, cu puţin timp în urmă, de a prelungi cât mai mult deasupra mării prima fază de îndepărtare. Numai graţie acestei manevre am putut avea un contact semivizual cu suprafaţa apei. Pentru că, într-adevăr, vizibilitatea extrem de redusă şi plafonul de nori nu ne-ar fi permis să efectuăm o coborâre asemănătoare direct pe continent; avionul s-ar fi sfărâmat, fără discuţie, de cea mai neînsemnată ridicătură a terenului: o nimica toată, de câţiva metri, ar fi fost de ajuns!

Dacă, totuşi, nu mă înşelam, misiunea mea era departe de a fi terminată. Nenumărate dificultăţi de alt gen continuau să se ivească pe parcurs. Conduceam un bolid ale cărui posibilităţi de manevrare erau considerabil reduse; într-o anume măsură mai puteam acţiona asupra direcţiei, şi-i mai puteam încetini goana. Dar numai atât! Nu puteam să opresc avionul, tăind, pur şi simplu, contactul şi apăsând pe frână, ca la automobil.

De acum înainte trebuia să apropii aparatul, cât mai mult posibil, de suprafaţa oceanului ca să nu mai intru în plafonul de nori. Zborul ultra-razant pe deasupra mării, era singura posibilitate de care

dispuneam pentru a mă pu tea apropia de coastă cu o oarecare şansă de succes… Eforturile mele se concentrau acum asupra acestei noi sarcini şi încercam să profit cit mai mult de foarte slaba vizibilitate pe care o aveam în faţă, sperând că, poate, îmi va permite să evit primele obstacole, dacă acestea n-ar fi fost prea înalte. În acelaşi timp trebuia să ascult necondiţionat de indicaţiile monitorului de zbor. Acest aparat ne putea ghida spre pistă, sau foarte aproape de ea, dacă aş fi fost capabil să menţin instrumentul central până la sfârşit.

Brusc, cu o viteză nemaipomenită, am zărit ţâşnind de sub avion o fâşie de plajă pustie, netedă ca palma, care ne intersecta direcţia de zbor aproape perpendicular. Apoi după câteva secunde, o bucată de pământ arid, acoperit cu bolovani, şi, din nou, marea — la doi-trei metri dedesubtul fuselajului.

Fără să schimb poziţia comenzilor, am conectat pilotul automat pentru o fracţiune de secundă, ca să arunc o privire pe schema de apropiere. Apoi, imediat am preluat comanda manuală. Am avut sentimentul că am reuşit să stabilesc poziţia noastră geografică. Limba de pământ îngustă peste care am trecut nu putea fi, desigur, decât capul unei mici peninsule care, într-adevăr, figura pe schema de apropiere. Masa continentului nu mai era decât la vreo doi kilometri în faţa noastră. După toate probabilităţile, ceea ce văzusem în scurtul răstimp cât am lăsat comenzile, părea să coincidă cu puţinele elemente pe care le zărisem când am traversat peninsula. Totul părea să indice că ne aflăm pe ruta corectă şi foarte aproape de ţel. Din nefericire însă aveam împotriva noastră trei factori care se conjugau şi a căror rezultantă constituia un obstacol de netrecut.

În primul rând plafonul era prea jos: abia ne puteam strecura printre nori şi mare; şi probabil că această distanţă avea să se reducă şi mai mult când vom fi ajuns deasupra continentului. În al doilea rând, vizibilitatea era, într-adevăr, mult prea redusă: practic nu se vedea nimic în faţă prin rafalele de zăpadă. În al treilea rând se punea acum formidabila problemă a vitezei.

Prima şi cea mai mare dorinţă era să reduc cât mai mult din această înspăimântătoare viteză — accentuată de vântul de coadă — care nu-mi lăsa timp nici să văd eventualele obstacole şi nici să le pot evita. Micşorarea vitezei era însă o operaţiune foarte dificilă, deoarece pe de o parte, vitezometrul indica valori foarte apropiate de cea critică, iar pe de altă parte aveam vântul acela blestemat, care în situaţia noastră era un adevărat coşmar şi ridica alte probleme deosebit de grave.

Coasta se năpustea spre noi ca o altă furtună, ascunsă într-un văl dens de zăpadă, ceaţă şi ploaie. Mi-am reamintit detaliile schemei de apropiere, ca şi distanţa parcursă şi timpul cât am zburat: însemna, după toate calculele, că eram deasupra pământului, pe care mai mult îl ghiceam decât îl vedeam, la doi sau trei metri sub aparat, şi care,

din acest moment, îmi provoca o spaimă nemaipomenită.

În faţă era imposibil să vezi ceva; şi totuşi, împreună cu Alcob, priveam încordaţi spre botul avionului, făcând eforturi teribile pentru a străpunge acea densă cortină de ploaie şi. Zăpadă, ce părea că se deplasează împreună cu noi. În ciuda strădaniilor de a mă „lipi” de sol şi de a nu-l scăpa din ochi, pătrundeam mai tot timpul în cozile norilor care pluteau mai jos decât avionul nostru. Zburam fără să vedem nimic, câteva fracţiuni de secundă, care ni se păreau secole şi în ce mă priveşte, simţeam cum mi se taie răsuflarea.

Senzaţia de viteză era extraordinară, mai ales din cauză că intermitent vedeam solul şi îl simţeam cum se apropie. Zburam, într-adevăr, foarte repede şi foarte aproape de pământ!

Începând din primele clipe ale zborului la „vedere”, am simţit că în mine se petrece o transformare bruscă, mă schimbasem complet şi conduceam avionul cu sălbăticie şi încrâncenare... Alcob privea prin parbriz căutând cu disperare să ghicească, prin furtună, prezenţa unui obstacol iminent, oricare ar fi fost el, în speranţa că mă va putea avertiza înainte de a fi prea târziu!... Cu privirea aţintită spre pământul care refuza să ne primească, deşi îl simţeam atât de aproape, luptam cu înverşunare, decis să nu las să-mi scape această ultimă şansă.

Desigur că ipoteza unei aterizări fără probleme era exclusă. Totuşi, acum, în cele din urmă, mi-a fost dat să întrevăd, în dosul cortinei de ceaţă şi zăpadă, o infimă posibilitate... Şansa de „unul la un milion”. Ce mi se oferea sub forma unui teren pe abia îl ghiceam. Într-asta consta, probabil, explicaţia schimbării care s-a produs atât de brusc în starea mea de spirit şi a efortului meu disperat de a lupta mai departe, până la capăt. Eram angajat într-o bătălie ce se apropia de sfârşit şi se putea termina în câteva clipe, sau chiar într-o fracţiune de secundă; din care însă, în ciuda tuturor loviturilor primite, aveam sentimentul că voi ieşi învingător. E foarte probabil că totul nu era decât o iluzie, o dulce iluzie, şi dacă într-adevăr aşa stăteau lucrurile, era, fără îndoială, ultima. Câmpul nostru vizual era atât de redus încât puteam foarte bine să trecem la douăzeci de metri de obiectiv fără să-l zărim.

De geamurile avionului se izbea un torent de zăpadă amestecată cu picături mari de apă ce se spărgeau greoi, cu un răpăit scurt. Nu aveam ştergătoare de parbriz. Şi chiar dacă am fi avut, nu ne-ar fi ajutat la nimic. Mă înfiora pur şi simplu ideea că în faţa noastră, la numai cincizeci de metri se găsea un stâlp, o casă, sau doar un taluz! Sau poate alte obstacole mai înalte, pe care nu le puteam distinge şi nici evita. Şi totuşi avionul îşi continua zborul lui nebunesc, practic zgâriind solul. Monitorul rămânea aproximativ centrat, viteza se menţinea constantă, iar motorul drept continua să lupte pentru noi fără să dea semne de oboseală. Uneori chiar mă întrebam cum de era

posibil ca maşina să mai funcţioneze de atâta timp, fără să se poticnească, deşi înghiţea tone şi tone de zăpadă.

„Pista!… Pista!…” — urlă Alcob.

Într-adevăr, pista se întindea chiar în faţa noastră. Am zărit-o amândoi în acelaşi moment, dar mie nu-mi venea să cred. Strigătul copilotului îmi dovedea însă că nu era un vis, că nu aveam halucinaţii şi că în faţa noastră era ţelul final, pe care-l căutam de atâta amar de timp.

La cincizeci de metri în faţa noastră drumul era barat de un gard de sârmă ghimpată; se distingeau stâlpii dispuşi la distanţe egale, iar între ei se vedeau agăţate panouri de tablă, vopsite în diverse culori: în Patagonia acesta era procedeul prin care se delimita perimetrul terenului de aterizare; dar pista, pista propriu-zisă nu se vedea încă.

Imaginile se succedau prin faţa ochilor, suprapunându-se unele peste altele cu o repeziciune de fulger. Erau imagini foarte imprecise, estompate, pe jumătate şterse… Simţeam o dorinţă disperată să văd, să văd ceva cu orice preţ. Făceam uriaşe eforturi de voinţă ca să disting ceva, la o distanţă cât de mică în faţa aparatului. Dar totul era zadarnic: vălul era de nepătruns…

Am aruncat o privire spre monitorul de zbor. Acele începeau să se deplaseze uşor spre stânga. Ceea ce însemna că avionul se abătuse de pe direcţie, spre stânga. Se cerea deci imediat să apăs energic pe pedala dreaptă a palonierului, pentru a contracara forţa care ne trăgea într-o parte, de parcă ar fi vrut să torsioneze fuselajul. De îndată ce reperul vertical a început să se rotească spre dreapta, am corectat direcţia avionului cu două sau trei grade. Era poate tot ce se mai putea încerca pentru a ghida aparatul de-a lungul ultimilor metri, pe axa de aterizare, sau foarte aproape de acesta. De foarte puţin timp trecuserăm, în zbor razant, peste gardul de sârmă ghimpată, ajungând în perimetrul aeroportului. Blestemam în gând infernalul vânt a cărui forţă o simţeam în spate şi care mă împiedica să duc la capăt cea mai nebunească încercare de aterizare.

Am reuşit să disting o fâşie de pământ, puţin mai întunecată decât restul terenului, chiar în faţa noastră, orientată spre dreapta, foarte puţin în diagonală în raport cu direcţia noastră de zbor: era, fără îndoială, pista pe care o căutam de atâta timp. Pista San Julian! O simplă dâră, desenată pe solul arid în mijlocul câmpului

În clipa aceea chiar, am primit cea mai grea lovitură, am trăit cea mai cumplită senzaţie de neputinţă şi disperare. Să ajung până aici!… După ce am suferit ca un câine!… După ce am luptat timp de două ore, fiind în fiecare clipă pe marginea dezastrului… După ce m-am târât, agonizând, cu un singur motor!… Să găsesc acum minuscula pistă, în toiul unei furtuni infernale, ca un ac în carul cu fân!… Să am pista în faţa mea, exact cum cerea procedura de apropiere… Şi atât de

aproape încât să o pot atinge cu mâna!

Şi să nu pot totuşi ateriza!…

Să nu pot ateriza, pentru că un vânt de o violenţă formidabilă, de peste o sută de kilometri pe oră, bătea în momentul acela exact din spate. Terenul fugea pe sub aripi cu o viteză ameţitoare… Dar mai era încă timp. Puteam încă să scot trenul de aterizare, flapsurile, să fac două viraje acrobatice pentru a regăsi pista şi să cobor… Să ne salvăm! Dar numai dacă vântul ăsta blestemat ar fi fost mai slab, sau dacă ar fi suflat ceva mai dintr-o parte.

„E imposibil să aterizăm! Cu vântul ăsta de coadă!…” am spus. De parcă aş fi cântărit posibilităţile, argumentele pro şi contra. Şi explicam de ce mă pronunţam „contra”. Dădusem de fapt verdictul final, definitiv pe care i-l aduceam la cunoştinţă lui Alcob. Încercarea de a ateriza în aceste condiţii, cu un vânt din spate de peste o sută de kilometri la oră, ar fi însemnat distrugerea iremediabilă a aparatului. Eram la doi metri deasupra terenului de aterizare. Simţeam că aparatul încetase să mai fie un avion: devenise un fel de ghiulea de tun care cobora spre micul aeroport, zgâriind pământul în incinta aeroportului, dar… în afara pistei.

Nu mai vedeam decât foarte vag în faţa noastră, mici fâşii de pământ noroios, bătut de vânturi şi furtuni. Uriaşa perdea de zăpadă şi ploaie care acoperea totul, părea uneori că se deschide foarte lent, la trecerea noastră, pentru a se închide apoi imediat şi ermetic, lateral şi în spate. Iar pista a dispărut fără urmă.

Alcob stătea liniştit la postul său, lipit de parbriz, supraveghind spaţiul din faţa aparatului în căutarea obstacolelor.

Ştiu foarte bine că nu am plâns, dar îmi amintesc perfect că în acel moment mi-a venit să plâng şi să sparg totul. Pe măsură ce traversam terenul cu viteza unui obuz, şi înainte chiar de a trece peste gardul de sârmă ghimpată din partea opusă, o disperare de nedescris a pus stăpânire pe mine. Mă simţeam definitiv învins: toate eforturile au fost inutile, am pierdut partida exact în ultimul moment…

Pe măsură ce pista se pierdea în furtună, mâinile şi picioarele slăbeau presiunea asupra comenzilor. La ce bun să mai continui lupta? Şi atunci am comis marea greşeală… Extenuat fizic şi psihic, datorită falimentului total al strădaniilor mele, am slăbit apăsarea asupra palonierului… Lupta nu mai avea niciun rost… Găsisem terenul dar nu-l puteam folosi… Deci nu mai era nimic de făcut!

În momentul în care am slăbit presiunea asupra comenzii de direcţie, avionul a pivotat brusc la stânga, apucând-o la voia întâmplării. Mi-am dat seama, bineînţeles, că şi-a schimbat unghiul. Cu vreo treizeci de grade dintr-o dată. N-am făcut totuşi niciun efort ca să corectez devierea, nicio mişcare. M-am mărginit să menţin aparatul la orizontală, atâta tot. Urmăream de acum ca un simplu

spectator capriciile maşinii, fără să mă gândesc la nimic.

Apoi s-a produs în mine o adevărată explozie.

Am preluat iar comenzile de care depindea supravieţuirea noastră. Îmi venise o idee nebunească: întrevedeam posibilitatea unei noi manevre şi reîncepeam iarăşi lupta. În loc să corectez devierea aparatului am procedat invers, lăsând avionul să pivoteze încă treizeci de grade spre stânga. Aici voiam să ajung. Am oprit rotirea în plan orizontal, străduindu-mă din răsputeri să stabilizez aparatul pe această nouă direcţie, care era deviată cu şaizeci de grade faţă de axa pistei.

Evident că totul nu a durat decât câteva clipe, dar când am redresat avionul eram de cealaltă parte a gardului de sârmă ghimpată, în afara limitelor terenului. Adio aeroport!... Sârma ghimpată, stâlpii şi panourile de tablă vopsită dispărură rapid în spatele acelei implacabile perdele de zăpadă şi ploaie, învălmăşite de un vânt ce bătea cu peste o sută de kilometri la oră.

Noua manevră avea la bază traseul mental al unei alte rute de apropiere. Nu eram sigur că o voi putea realiza până la capăt deoarece nu cunoşteam locul şi nu ştiam ce obstacole ar putea exista pe noul drum. Presupuneam că trebuie să continui zborul orbeşte, pe traiectoria aleasă, timp de un minut; apoi să virez la dreapta încercând să regăsesc terenul şi pista spre care aş fi putut coborî venind din sens invers, având adică vântul în faţă. Însemna deci că avionul ar fi trebuit să descrie un fel de buclă pentru a ajunge să se alinieze din nou pe axa pistei... dar de data aceasta, având vântul în faţă puteam ateriza. În timpul acestor teribile clipe, aparatul continua să zboare ca un bolid, derapând într-o parte, din cauză că ne schimbaserăm poziţia faţă de vântul care sufla acum într-o anume măsură şi lateral. Stăteam cu mâinile încleştate pe comenzi, şi când mi s-a părut că minutul s-a scurs — spun „mi s-a părut” fiindcă vizibilitatea era atât de proastă încât n-am avut curajul să privesc spre cronometru pentru a controla exact — am început noul viraj de procedură către dreapta. Dar exact atunci m-am trezit în faţa celei mai grave şi mai ne-aşteptate surprize. Apăsasem puternic pedala dreaptă a palonierului pentru a înclina avionul în aceeaşi parte. Zadarnic însă. Avionul părea că începe să se rotească puţin; în realitate însă nu făcea decât să derapeze lateral. Atâta tot. Maşina refuza să mă asculte. Era imposibil să virez la dreapta din cauza motorului care funcţiona în continuare la regim maxim, trăgând din răsputeri exact în sensul contrar al direcţiei pe care voiam să o urmez...

Şi totuşi trebuia să ne întoarcem neapărat spre dreapta, cât mai repede, căci altfel riscam să pierdem iremediabil orice posibilitate de a realiza până la capăt manevra pe care o hotărâserăm.

Pe măsură ce avionul refuza să mă asculte măream presiunea pe pedală şi pe eleroane. Eram atât de jos însă, încât pentru a mări

înclinarea aparatului am fost obligat mai întâi să urc doi sau trei metri, astfel încât să evit ca vârful aripii drepte să atingă solul. În sfârşit, am început să simt o uşoară tendinţă de întoarcere, dar prea înceată pentru a putea intercepta la timp gismentul de 44 grade al radiofarului. Trebuia o înclinare mult mai mare. Trebuia neapărat să execut virajul exact în acel loc şi chiar în momentul acela.

Fie ce-o fi!… Am acţionat comenzile până la limita maximă, sfidând toate masurile de securitate şi toate legile sacre ale pilotajului. Manşa vibra sub efortul depus asupra eleroanelor. Avionul vibra şi el, gata să se răstoarne pe spate în orice clipă; aripile trepidau cu un ciudat zgomot metalic, amplificat de rafale, tăind aerul sub un unghi de nouăzeci de grade. Manevra atinsese punctul paroxistic al pericolului…

În ciuda condiţiilor de vizibilitate foarte redusă zăream totuşi, bulgării de pământ gonind pe sub noi cu o viteză uluitoare, gata să atingă vârful aripii drepte…

Scepticii şi chiar oamenii de meserie poate vor da din cap neîncrezători, citind detaliile acestei disperate manevre. Eu însumi, dacă aş fi fost consultat numai cu o zi în urmă în această privinţă, aş fi jurat pe orice că era imposibil să realizezi o astfel de manevră, cu un singur motor şi atât de aproape de sol, practic fără vizibilitate. Prins ca un şobolan într-o cursă care se strâmta mereu, eram gata să încerc o altă ieşire când, în sfârşit, avionul a început să se înscrie în viraj. Puteam să număr acum gradele acestei întoarceri numai din ochi şi chiar mai rapid decât cu ajutorul instrumentelor pe care acum nu le mai priveam decât în fugă şi numai atunci când voiam să determin poziţia în raport cu radiofarul. Pe girodirecţional cifrele continuau să se schimbe, încet dar constant, şi am răsuflat uşurat când m-am convins că indicaţiilor lor coincideau cu ceea ce îmi propusesem. Ajungând pe direcţia dorită, am scos avionul din viraj, stabilizându-l în zbor orizontal. Apoi am „picat” puţin astfel încât să ajung cu doi-trei metri mai jos pentru a putea vedea în continuare solul. Recunosc că am beneficiat de o şansă extraordinară: mă fixasem în poziţia cea mai favorabilă faţă de radiofar, care era singurul punct de referinţă în raport cu terenul, astfel încât aveam dreptul să sper că ne vom reîntâlni cu pista pe direcţia căutată. După atâtea nenorociri şi incredibile ghinioane încercam, în sfârşit, această formidabilă satisfacţie pe care simţeam nevoia s-o exteriorizez neîntârziat, atât pentru a-l linişti pe Alcob cât şi pentru a mă convinge pe mine însumi că indicaţiile instrumentelor de zbor sunt exacte.

„Priveşte Alcob!… Direcţia 0,44, radiocompasurile la zero… Asta înseamnă că ne aflăm pe axa pistei; în sens invers faţă de încercarea precedentă, dar, în sfârşit, cu vântul în faţă! Şi adăugai: Dacă vom putea menţine direcţia asta şi dacă vedem pista din timp, sunt sigur că

putem ateriza..

Era evident însă că deşi acum ne găseam de cealaltă parte a aeroportului, condiţiile atmosferice erau ca la început. Zborul continua, practic, fără vizibilitate, razant cu solul, printr-un torent de fulgi. Furtuna nu se potolise şi ne zguduia avionul cu o violenţă extraordinară. Era o situaţie total diferită faţă de cea comunicată de operatorul din turnul de control în ultimul său mesaj. Abia dacă reuşeam să distingem ceva la o distanţă de o sută de metri. De aceea, de îndată ce ne-am liniştit în privinţa poziţiei faţă de radiofar, i-am dat ordin lui Alcob:

„Nu mai urmări niciun instrument. Te uiţi numai înainte şi mă anunţi imediat dacă vezi gardul de sârmă ghimpată!

Încercam o satisfacţie formidabilă. Simţeam că-mi recapăt forţele. Avionul nu ajunsese încă pe sol, îmi dădeam foarte bine seama, şi nici nu mă socoteam învingător. Dar eram sigur că acum totul nu mai era decât o chestiune de secunde şi că oricum nu mai eram departe de aeroport. Toate instrumentele indicau că motorul continuă să se comporte normal, iar aparatele de navigaţie mă asigurau că avionul se menţine riguros pe noua rută de apropiere. Nu mai încăpea nicio îndoială că dintr-un moment într-altul, aeroportul trebuia să ne apară exact în faţă. Terminasem toate verificările, eram pe cât de nervos pe atât de mulţumit, şi simţeam nevoia să-i spun lui Alcob în această clipă:

„Alcob, cred că suntem salvaţi!...”

Şi totuşi n-am scos niciun cuvânt. Mi-a fost dintr-o dată teamă că sunt victima unei halucinaţii sau a unui miraj, şi că trăiesc un coşmar. Mi-a fost frică să nu trezesc în copilotul meu o speranţă vană şi că mai târziu va trebui să-i spun: „Alcob, m-am înşelat!” Şi-apoi eram convins că şi copilotul verificase indicaţiile compasurilor şi gismentele radioelectrice. Făcând aceste reflecţii priveam eu atenţia încordată prin parbriz. Cu mâinile încleştate pe comenzi apropiam tot mai mult aparatul de sol păstrând aceeaşi orientare. Deodată, prin potopul din faţa geamurilor, mi s-a părut că văd, sau mai degrabă că ghicesc, la o distanţă greu de apreciat, faimosul gard de sârmă ghimpată care delimita terenul.

„Terenul!... Terenul!...” strigă şi copilotul meu; şi bucuria lui m-a convins că nu eram victima unei iluzii, ci vedeam aievea aeroportul. Printr-un gest Alcob mi-a atras atenţia că aveam o uşoară abatere spre dreapta, pe care trebuia să o corectez imediat. Da, ne-am abătut spre dreapta şi dacă am fi continuat să menţinem aceeaşi direcţie, am fi pierdut din nou posibilitatea de a ateriza. Am executat corectarea devierii prin câteva viraje scurte şi hotărâte restabilind avionul pe direcţia corectă.

Pe tabloul de bord, două manete acţionate concomitent, ne aduseră

în urechi, odată cu declicurile caracteristice, zumzetul estompat al electromotoarelor şi concertul familiar al diverselor zgomote ce însoţesc întotdeauna scoaterea trenului de aterizare şi coborârea flapsurilor. Ascultam cu o imensă plăcere şi cu multă bucurie această muzică. Avionul încetase să mai fie o maşină avariată, rătăcind dintr-un loc intr-altul, în bătaia vântului… Era acum un aparat absolut normal care se supunea voinţei mele… Simţeam cu întregul corp frânarea aerodinamică provocată de elementele pe care le acţionasem şi care începeau acum să încetinească în mod considerabil viteza avionului.

Apoi dintr-o dată s-a întâmplat marea nenorocire… catastrofa înspăimântătoare, inevitabilă…!

Se înţelege că o vedeam, o vedeam foarte bine, în faţă… dar îmi era imposibil să cred că ceea ce aveam înaintea ochilor era ceva real… Degetul lui Alcob era să treacă prin parbriz când a sărit de pe scaunul lui urlând:

„Linia de înaltă tensiune!… linia de…!”

Exact în calea noastră — o linie de înaltă tensiune!… Da, aceasta era sumbra realitate: imaginea era încă neclară din cauza zăpezii şi a ploii; dar se vedea oricum că o linie de înaltă tensiune bara drumul la o sută de metri mai în faţă.

Şi culmea nenorocirii… Scosesem trenul de aterizare şi flapsurile!… Avionul îşi redusese viteza rapid, exact în momentul când aveam cea mai mare nevoie de viteză şi de putere pentru a încerca să trec peste obstacolul mortal.

Eram foarte aproape de gradul de sârmă ghimpată, sau poate trecuserăm de el… iar linia de înaltă tensiune se înălţa chiar în mijlocul drumului nostru, la marginea aeroportului! La ce distanţă? Era imposibil de precizat. Puteau fi optzeci, maximum o sută de metri. Un lucru era cert: cablurile, judecind după înălţimea pilonilor, se găseau cam la douăzeci de metri deasupra pământului… Poate mai puţin. Apariţia acestui înspăimântător obstacol a avut asupra mea efectul unui şoc de o extraordinară violenţă. Ultimele speranţe şi toate iluziile dispărură într-o clipă, definitiv. De data aceasta nu mai era nimic de făcut, sosise sfârşitul, inevitabil.

Era imposibil să mai virez pentru a evita obstacolul. Pentru că nu era un obstacol ca celelalte! Era o linie de înaltă tensiune! O linie de înaltă tensiune care se iscase din furtună într-un moment când noi abia ne târam, bâjbâind, spre ţelul nostru!… Era un obstacol infernal.

Să urcăm pentru a trece pe deasupra?… Era evident prea târziu: am zărit prea târziu pilonii pentru a mai putea lua înălţime în timp util. Ar fi trebuit să cabrez brusc, să schimb unghiul cu mai bine de patruzeci şi cinci de grade… Ca un singur motor!… Şi exact în momentul când pentru scurtarea pantei de coborâre scosesem trenul

de aterizare şi flapsurile!!! Nu! Nu! De data aceasta totul s-a sfârşit! Plasa se strânsese în jurul nostru, eram prinşi într-o cursă din care nu mai exista nicio ieşire. După ce rătăcisem prin lume mai bine de treizeci de ani mă găseam acum faţă în faţă cu sfârşitul... Sfârşitul, scris cu majusculă, ce-mi fusese hărăzit... Va trebui deci să mor peste o clipă, în vâlvătaia unui gigantic foc. De artificii! În centrul geometric al unei formidabile jerbe ce avea să se alcătuiască dintr-un milion de stele arzătoare! Sfărâmat de acest cablu care transporta moartea şi care va preface în ţăndări bietul nostru avion! Asta era! Acum voi cunoaşte această moarte înspăimântătoare, cumplită, pe care o cunoscuseră atâţia piloţi înaintea mea şi de care mă temusem atâţia ani de zile... Voi muri ca o insectă, ars, fript, volatilizat de cablul de înaltă tensiune!...

Viziunea acestui spectacol dantesc mi-a fost dat s-o trăiesc, aş spune, până în cele mai groaznice amănunte, condensată într-o fracţiune de timp, de durata unui fulger. Am simţit un fel de apăsare cumplită, sub a cărui povară se crispa întreaga mea fiinţă; apoi undeva, în adâncul meu a explodat ceva: s-a produs o răbufnire de furie, s-a dezlănţuit refuzul cel mai îndărătnic de a accepta să pier aşa, la o sută de metri de ţel, după ce străbătusem o distanţă care mi se părea incomensurabilă.

Cu o mişcare bruscă şi continuă, cu o repeziciune care mă surprinsese şi pe mine, am smuls pur şi simplu din poziţia „jos” manetele trenului de aterizare şi pe cele ale flapsurilor, fixându-le cu brutalitate în sectorul „sus”. Cu aceeaşi violenţă am împins până la refuz maneta de gaze.

Manometrul de admisie se opri la limita roşie. Fără nicio ezitare, fără niciun menajament pentru motor, am lăsat acul să urce mai departe, oprindu-l la trei degete de limita de putere maximă. Concomitent cu punerea motorului „în plin”, am început să trag de manşă. Efortul pe care-l ceream maşinii era enorm. Ştiam că e prea mult şi că e prea târziu: din cauza unghiului de incidenţă prea mare, şi din cauza formidabilului efort la care supuneam motorul. Îmi aminteam bine, chiar foarte bine de ceea ce spunea manualul în legătură cu această manevră. Cartea spunea clar că linia roşie reprezenta limita de rezistenţă mecanică a celor mai importante componente ale motorului. Odată depăşită, evident că forţa creştea considerabil, dar maşina riscă să se dezintegreze dintr-o clipă într-alta.

Ştiam că era prea târziu, mai ales din pricină că distanţa ce ne despărţea de obstacol era extrem de mică; dar şi pentru că prin escamotarea trenului de aterizare şi flapsurilor se mai pierdea din înălţime. Crispat, cu nervii încordaţi peste măsură, încercam să trăiesc la unison cu aparatul, să simt tot ce simţeau angrenajele lui, vibraţiile metalice, zvâcnirile lui lăuntrice şi zgomotul motoraşelor electrice

ultrarapide, ce păreau că se vaită în timp ce ridicau roţile, închideau capacele de plastic şi urcau flapsurile.

Era manevra extremă. Manevra imposibilă.

Aşteptam!… În cabină, pe tabloul de bord nu-mi mai rămânea nimic de făcut, nimic de corectat… Aşteptam!

O luminiţă roşiatică s-a aprins şi s-a stins de mai multe ori, pâlpâind pe cadranul care arăta neîndurător pierderea vitezei, simultan cu claxonul sistemului de alarmă. Era preavizul sonor, sfâşietor de trist, pe care-l dădea aparatul de detecţie a pericolelor iminente.

Ne găseam la limita inferioară de viteză. Aparatul se susţinea din ce în ce mai greu dând semnalele ce preced pierderea controlului şi zdrobirea. La început avionul pierdu din înălţime. L-am simţit coborând din ce în ce mai mult. Mi-a trebuit un teribil efort de voinţă — şi am scrâşnit din dinţi — pentru a rezista tentaţiei de a trage de manşă pentru a cabra. Am rămas nemişcat, crispat pe comenzi, dar fără nicio speranţă. În ceea ce mă privea, eram sigur că am făcut tot ce mi-a stat în puteri.

Eram sigur că am reglat totul, atât cât mi-a fost cu putinţă, şi că motorul dădea tot randamentul de care era capabil. Nu-mi rămânea deci altceva de făcut decât să aştept, fără să mai schimb nimic, şi fără să mă gândesc la nimic. Am rămas câteva clipe înţepenit pe scaun, secătuit.

În acel moment am avut certitudinea că nu mai puteam face niciun efort, nici fizic nici psihic. Am simţit în mine un gol imens. Ajunsesem la capătul puterilor.

După primele simptome de descendenţă a urmat un fel de timp mort, o deplasare orizontală de tranziţie, de parcă aparatul ar fi avut nevoie să-şi tragă sufletul înainte de a zvâcni în sus, aşa cum i se comanda. Apoi ne-am ridicat; foarte puţin, dar oricum, ne-am ridicat, în timp ce viteza oscila, din pricina turbulenţei, atingând limita extremă la care aparatul abia mai putea fi ţinut sub control.

Rafale de vânt zguduiau fără încetare avionul. Viteza de deplasare faţă de sol scăzuse considerabil. Explicaţia era vântul, acela, pe care-l blestemasem cu numai cinci minute mai înainte, ca pe cel mai înverşunat duşman! Ei bine… acum începeam să-l binecuvântez, căci, reducându-ne viteza, îmi permitea să măresc apreciabil unghiul de urcare. Era foarte improbabil că voi reuşi, totuşi, să urc suficient şi la timp pentru a evita obstacolul, care din nefericire se afla mai sus decât noi. Rafalele de vânt se succedau fără încetare, neobosite. Vârtejurile de zăpadă şi ploaie continuau să se joace cu aparatul care scrâşnea din toate încheieturile, lăsându-se când pe o aripă, când pe cealaltă.

La un moment daţ, însă, între miile de vârtejuri care ne scuturau aşa cum se scutură pomii de fructe, ameninţându-ne cu prăbuşirea, am avut parte de unul cu totul deosebit, iscat cu o forţă extraordinară din

iadul în care ne zbăteam. Părea că ne apucase pe dedesubt: ne zguduia îngrozitor dar, în acelaşi timp, ne şi ridica. Acest zdravăn „picior în spate” pe care ni-l dădea văzduhul, ne-a ajutat, în cele din urmă, să câştigăm cei câţiva centimetri ce ne lipseau pentru a ajunge la acelaşi nivel cu obstacolul.

Am zărit şirul de piloni aliniindu-se la aceeaşi înălţime cu noi, dar nu puteam încă distinge cablurile. Aparatul continua zborul cabrat încercând să smulgă morţii cei câţiva milimetri care ne mai lipseau… În ultima clipă mi s-a părut că partea din faţă a avionului „trece” razant, şi m-a apucat o teamă, groaznică pentru coadă, care era cu siguranţă mai coborâtă în acel moment. Câteva clipe, ce mi s-au părut interminabile, am aşteptat şocul, acolo, în partea din spate a fuselajului. Eram pregătit pentru lovitura violentă ce avea să zguduie avionul, gata să intervin rapid şi energic, dacă ar fi fost nevoie, pentru a restabili echilibrul aparatului: vom trece totuşi, poate puţin jumuliţi, dar vom trece… eram sigur…

Şi, într-adevăr, nu s-a întâmplat nimic! Am trecut fără să ne agăţăm de cablu, fără jerbe şi focuri de artificii.

Dar oricât ar părea de incredibil, deşi am depăşit obstacolul, eram departe de a mă socoti învingător.

După ce a trecut de linia de înaltă tensiune, avionul s-a mai înălţat, câţiva metri, din inerţie. Apoi am simţit cum comenzile slăbesc brusc, de parcă toate cablurile care le acţionau ar fi fost tăiate simultan… Luminiţa roşiatică a început să pâlpâie din nou… şi am auzit iarăşi, răsunând în cabină, ţipătul intermitent al sistemului de alamă sonoră.

Avionul a plutit câteva clipe, orientându-se când la dreapta când la stânga, de parcă n-ar fi ştiut prea bine încotro să se îndrepte. Mi-am dat seama de situaţie şi am acţionat foarte prudent… Au urmat câteva salturi şi oscilaţii… apoi senzaţia de prăbuşire.

Pe măsură ce altimetrele coborau, am avut bucuria să simt că încetul cu încetul comenzile îşi recapătă precizia lor obişnuită. Totul revenise la normal. Gardul de sârmă ghimpată rămăsese mult în urmă… Eram din nou deasupra terenului. La dreapta, abia vizibilă, prin eterna perdea de ploaie şi zăpadă, se întrezărea o fâşie ceva mai întunecată decât restul decorului şi care nu putea fi decât pista rudimentară, de pământ bătătorit, de care aveam atâta nevoie.

Abaterea longitudinală spre dreapta se datora ultimei accelerări, care ne îndepărtase, cu vreo douăzeci de metri de la direcţia de zbor; căreia i se mai adăuga şi devierea provocată de pierderea controlului în timp ce ne aflam de cealaltă parte a liniei de înaltă tensiune.

Trebuia să operez corecţiile cât mai rapid, să revin pe axa pistei, să micşorez înălţimea, dar, mai ales, să nu uit să scot trenul de aterizare şi flapsurile. Riscam în modul cel mai stupid să nu pot ateriza corect şi să distrug aparatul numai pentru că roţile aveau nevoie de un anume

timp, care acum ni se părea o eternitate, ca să iasă complet şi să se zăvorască în această poziţie.

O înclinare hotărâtă a aripii drepte spre pământ, însoţită — concomitent — de apăsarea corespunzătoare a palonierului, apoi aceeaşi manevră, inversă, pentru a reveni la timp pe direcţie.

Eram, în sfârşit, pe pistă, în zbor razant, menţinând aparatul cu înverşunare la un metru deasupra solului, şi aşteptând cu o nerăbdare explicabilă obişnuitul zgomot pe care-l face ieşirea trenului de aterizare, căruia îi urma imediat aprinderea beculeţelor verzi, pe tabloul de bord atestând blocarea corectă a celor trei roţi.

Funcţionarea sistemului de scoatere a trenului de aterizare mi se părea îngrozitor de lungă acum. Şi lumina verde — certitudinea — întârzia cu încăpăţânare să se aprindă! În acest timp nu aveam altă soluţie decât să menţin avionul exact pe axa pistei, foarte aproape de sol, aşteptând. Am trăit, clipe interminabile de tensiune şi spaimă. Ca şi cum n-aş fi pătimit destul în timpul acestui zbor! Aveam să pierd acum totul, înfundându-mă cu avionul în noroi, numai pentru că trenul de aterizare nu se bloca. Ieşisem încă o dată victorios; şi totuşi eram înfrânt, după ce trecusem prin atâtea primejdii?

„A ieşit trenul!”… Becurile verzi s-au aprins…” — îmi strigă Alcob. Dar nu-mi venea să cred. Am verificat personal: roţile coborâseră în poziţie verticală şi ansamblul sistemului continua operaţiunea de blocare a diferitelor elemente. Deci totul era gata pentru aterizare. Abia am avut timp să reduc maneta de gaze a motorului drept, că am şi simţit contactul cu solul, foarte uşor, cu o viteză substanţial mai mică, tocmai datorită vântului de faţă, care sufla cu o viteză nemaipomenită, frânând înaintarea aparatului.

În faţa avionului pista se distingea vag, şi nu aveam nici cea mai mică idee de lungimea ei, de distanţa pe care am fi putut rula. Din fericire, tot datorită vântului infernal, care acum ne ajuta, şi căruia i se adăuga şi rezistenţa opusă de solul moale, avionul se opri rapid, fără să mai fiu obligat să acţionez frânele.

Epopeea noastră se încheia acolo pe pista noroioasă; avionul se oprise, în sfârşit se afla pe pământ şi… Întreg!

„Se pare că nu ne-a fost dat mă murim astăzi!…” Apăsasem pe butonul microfonului şi am rostit aceste cuvinte stupide, adresându-mă operatorului din turnul de control. De când îi cerusem să nu ne mai pună întrebări, acum vorbeam cu el pentru prima oară.

Răspunsul pe care l-am primit m-a uluit; şi în acelaşi timp mi-a dat putinţa să evaluez dimensiunile reale ale evenimentului pe care îl trăisem:

„Lima Victor Hotel India India!… Comunicaţi poziția!”

Ceea ce spun e riguros exact: operatorul nu văzuse şi nu auzise

nimic, nici apropierea, nici aterizarea; şi nici acum nu vedea avionul!

E, poate, greu de crezut, dar succesul nostru a fost întâmpinat numai cu această frază, rostită cu nervozitate în microfonul aparatului de radio. Nu m-am îmbrăţişat eu Alcob. De fapt am tăcut amândoi. Îmi amintesc că am rămas pe gânduri, nemişcat, în scaun, timp de câteva clipe şi că abia mai târziu am aruncat o privire spre dreapta, spre motorul care continua să funcţioneze nepăsător la relanti. Încet, ca şi cum ar fi fost vorba de un ritual, am redus complet maneta de gaze şi am tăiat contactul. Elicea s-a mai învârtit de câteva ori în gol, apoi zgomotul motorului a încetat. Se mai auzea doar şuieratul sinistru al vântului. De parbriz se spărgeau, fără întrerupere, rafale de zăpadă şi ploaie. Din când în când răzbătea în cabină un zgomot surd, greu de definit, după care întregul aparat se zguduia de parcă pământul s-ar fi cutremurat sub roţi: erau ultimele tentative zadarnice ale elementelor dezlănţuite de a smulge aparatul de pe pământul de care acum era solid ancorat.

*

Aventura noastră nu s-a terminat însă, iar amănuntele care urmează vor oferi o imagine mai completă a muncii unui pilot de pe un avion de „afaceri”.

Cum era absolut cu neputinţă să ducem aparatul până la locul de parcare, rulând cu un singur motor, şi mai ales din pricină că una din roţi se afundase în noroi până la osie, am hotărât, împreună cu Alcob, să demontăm capota motorului stâng ca să-l reparăm. Dar, abia am deschis puţin portiera aparatului că o gigantică pală de vânt îngheţat, cărând cu violenţă zăpadă şi picături de ploaie, ne-a făcut leoarcă, din cap până-n picioare. Zgribuliţi de frig ne pregăteam să coborâm treptele, când am auzit zgomotul unui automobil care se chinuia să-şi croiască drum spre noi… Şi prin uraganul de apă şi zăpadă am văzut venind spre avion, un „R-6” strălucitor, ce părea ca scos din cutie.

Micul vehicul lupta cu brio împotriva vântului şi a no-roiului, derapând, când într-o parte când într-alta, dar înainta foarte ferm spre noi. Era operatorul din turnul de control care ne întâmpina cu o deosebită amabilitate, oferindu-se să ne ducă până la clădirea aeroportului. Încercarea de a repune motorul stâng în funcţiune a fost deci amânată pentru mai târziu, iar noi am acceptat invitaţia. Bălăcindu-ne în noroi până la glezne, am străbătut ţopăind cei trei sau patru metri câţi erau până la „Renault”. Am ajuns la maşină, inutil să mai spunem, uzi din creştet până în tălpi.

Turnul de control rămăsese aceeaşi bătrână baracă, înjghebată din scânduri şi tablă ondulată, pe care o cunoscuseră cu foarte mulţi ani înainte predecesorii noştri şi compatrioţii mei de la „Aeropostale”.

Am intrat tăcuţi, cu un amestec de curiozitate, respect şi veneraţie, de parcă ar fi fost vorba de un muzeu, sau mai degrabă de un sanctuar. Nume pe care nu îndrăznesc să le citez (şi care au dus faima aviaţiei noastre) îmi veneau în minte. Mirosul de lemn vechi pe care îl respiram, îmi evoca eroii lecturilor şi ai visurilor mele din adolescenţă.

Un mic birou, dulapuri de o parte şi de alta, prin ale căror uşi cu geamuri se vedeau teancuri de hârtii, o masă mare la mijloc… o bătrână, foarte bătrână masă, care-şi expunea cu mândrie urmele adânci ale unor multiple utilizări, încrustate în lemn de-a lungul multor ani de trudă…

Într-un colţ al încăperii atenţia mi-a fost atrasă de o uriaşă sobă cilindrică în care focul duduia îmbietor; alături de ea un scaun. Puţin mai departe, printr-o uşă întredeschisă, se vedea sala de control propriu-zisă, în care se îngrămădeau enorme aparate electronice, vechi de cincizeci de ani.

Cu o amabilitate de neuitat, operatorul ne-a oferit scaunul său, invitându-ne să ne uscăm hainele lângă godin; lucru pe care, evident, l-am acceptat cu cea mai mare plăcere.

Apoi noul nostru prieten ne-a oferit tradiţionalul „mate” patagonez. Zic patagonez pentru că aici această băutură se consumă altfel decât în restul ţării. Într-adevăr, în sudul Argentinei, ceaiul de mate îndeplineşte o dublă funcţie: căci în afară de faptul că este foarte apreciat pentru savoarea sa şi pentru că este un ajutor extrem de preţios în lungile nopţi de veghe sau în zilele de iarnă întunecoase şi foarte monotone, el mai are şi un alt rol, nu mai puţin însemnat: îţi încălzeşte mâinile. Acum, pentru mine, acest mate de San Julian avea o savoare deosebită, poate şi pentru că datorită lui, aşa cum se întâmplă de obicei, se lega o nouă prietenie.

Trecuse mult timp de când n-am mai băut mate în Patagonia şi m-am simţit parcă mai tânăr. Am avut pentru o clipă senzaţia că retrăiesc un moment din trecut, de acum douăzeci şi doi de ani, când pilotam bătrânele bimotoare construite din placaj ale vechii linii aeriene Rio Gallegos — Rio Grande — Ushuaia. Dar, după un sfert de oră petrecut în baracă, lipit de sobă şi povestindu-i operatorului peripeţiile, am simţit că nu mai pot; şi eram absolut sigur că nici Alcob nu mai putea suporta această confortabilă pasivitate, în timp ce avionul nostru zăcea părăsit în noroi, pe pistă.

„Ce părere ai Alcob? Ce-ar fi dacă am încerca să reparăm motorul?”

Alcob nu zicea niciodată nu. Era gata oricând, la orice oră, pentru orice fel de treabă, indiferent în ce condiţii şi pe orice vreme. Era primul meu copilot, din cei douăzeci pe care-i avusesem înaintea lui, care nu avea niciodată obiecţii. Abia i-am pus întrebarea şi s-a şi ridicat, gata să renunţe la ambianţa aceea plăcută şi să se reîntoarcă la

aparat. Înainte de a pleca a trebuit să ducem o adevărată luptă cu operatorul care insista să ne transporte eu maşina lui; l-am refuzat categoric Era eu neputinţă să acceptăm ca bietul băiat să-şi nenorocească Renault-ul, cumpărat, după propria-i mărturisire, chiar în aceeaşi zi şi, mai mult ea sigur, cu mari sacrificii.

Furtuna bântuia cu aceeaşi violenţă. Înaintam bălăcindu-ne în noroi deşi ne străduiam, pe cât era cu putinţă, să nu ne murdărim şi să ocolim porţiunile cele mai înglodate;

Sarcina ce ne aştepta nu era dintre cele mai uşoare, iar noi ştiam destul de clar cam ce probleme aveam de rezolvat. Era necesar, în primul rând, să demontăm cele două jumătăţi ale capotei motorului stâng, ca să vedem ce s-a petrecut în interior. Pe urmă, dacă stătea în puterea noastră să-i găsim leacul, trebuia să-l punem în funcţiune. Pentru a putea smulge aparatul din noroi şi pentru a-l duce la locul de parcare era absolut necesar ca cele două motoare să funcţioneze simultan. Demontarea celor două jumătăţi ale capotei construite din fibre de sticlă sudate cu răşini, a fost totdeauna o operaţiune delicată, chiar şi în condiţii normale, mai ales din pricim dimensiunilor şi a greutăţii lor, dar şi pentru că odată demontate eram relativ fragile. Acum însă… pe ploaie şi pe acest vânt infernal dificultăţile şi riscurile se înmulţeau enorm. Am reuşit, totuşi, să demontăm cele două părţi ale capotei fără să stricăm nimic, după o luptă aprigă cu uraganul care voia să ni le smulgă din mâini. După ce le-am demontat le-am transportat eu mare greutate şi infinite precauţii pe marginea pistei, unde le-am ancorat cu bolovani de piatră ca să nu le ia vântul.

Ceea ce am găsit sub capotă ne-a surprins mai ales prin volum: am dat peste un enorm bloc de gheaţă, de vrea douăzeci de kilograme… Am degajat cu conştiinciozitate prizele de aer şi am uscat apoi canalul principal, pentru că şi acolo se adunase o mare cantitate de apă şi zăpadă. Au urmat apoi încercările de a repune motorul în funcţiune: sistemul de admisie fusese deblocat şi, teoretic, ar fi trebuit să pornească. Ne-am izbit însă de o inexplicabilă problemă, la care nici nu ne-am fi aşteptat: magnetoul sistemului de pornire nu voia că funcţioneze. După repetate încercări de a porni motorul rotind palele elicei cu mâinile, ne-am dat bătuţi. Eram extenuaţi. Aşa că ne-am reîntors iar la magnetoul pe care l-am demontat, l-am reparat şi l-am pus la loc, abia după patruzeci de minute.

Alcob şi cu mine nu mai simţeam nici rafalele de zăpadă, nici apa care ne udase până la piele şi eram total indiferenţi faţă de petele de ulei care ni se întindeau pe haine. Ne susţinea şi ne impulsiona o adevărată febră interioară. Trebuia, cu orice preţ, să repunem motorul în funcţiune şi simţeam că ne va fi cu neputinţă să ne odihnim, o clipă măcar, înainte de a vedea treaba dusă la bun sfârşit. Cât timp ar mai fi fost necesar? Îmi era imposibil să apreciez cu exactitate. Pentru mine,

ca şi pentru Alcob, orele, minutele, secundele, ploaia, ninsoarea, vântul, noroiul, nimic nu mai conta.

Munceam fără răgaz. De o oră?… de două?… Au trecut, poate, trei ore de efort când, cu o satisfacţie de nedescris am auzit pornind… un singur cilindru. Din şase! Am continuat, bineînţeles, să stăruim. După alte patruzeci şi cinci de minute bune de răbdare, motorul a început să funcţioneze cu doi cilindri… Apoi cu trei… Aproape imediat li s-a adăugat şi al patrulea… Pe urmă, toate şase. Gata, motorul nostru mergea ca înainte, de parcă nimic nu s-ar fi întâmplat. Pentru amândoi a fost un moment de adevărat delir, cel mai formidabil moment al zilei!

„Que lindo sentirlo andar otra vez!…” — îmi spusese Alcob. Era exact ceea ce gândeam şi eu: „că e foarte plăcut să auzi motorul mergând ca înainte”.

*

Rulajul la sol, pentru a ajunge în zona de parcare, a fost o altă aventură penibilă. Roţile se afundau în pământul moale, săpând dâre adânci; aparatul derapa îngrozitor. Trebuia sporită puterea motoarelor, ceea ce provoca însă o mare presiune asupra amortizoarelor; în plus elicele vânturau noroiul şi pietrişul proiectându-l peste tot, în fuselaj şi în botul avionului.

Când am virat spre dreapta către pista de rulare a fost un alt calvar. Vântul, care sufla cu o sută zece kilometri la oră, complica extrem de mult manevra. Am străbătut o sută de metri printr-o adevărată mlaştină, cu ambele motoare accelerate la puterea de decolare şi derapând când într-o parte când într-alta. În cele din urmă însă am ajuns în dreptunghiul de pământ bătătorit, de lângă tumul de control. Şi iată că: după ce am oprit aparatul, am avut de constatat pagube destul de însemnate: câteva pale de elicelor fuseseră ciobite de pietre şi aveau crestături adânci. Pe fuselaj, în partea din faţă, se vedeau urmele pietrelor, iar în unele locuri chiar spărturi destul de mari în învelişul de aluminiu…

Mai târziu, în aceeaşi după-amiază, am trăit o întâmplare mai degrabă ciudată, în aparenţă fără nicio însemnătate, dar care mi-a rămas foarte bine întipărită în memorie.

Eram în biroul turnului de control, unde ne-am întors ca să mai bem un rând de „mate” şi să ne uscăm hainele.

Stăteam deci lângă soba aceea formidabilă şi operatorul ne-a pus cea mai banală dintre întrebări:

„Aţi luat masa?”

Îmi amintesc că am tresărit când am auzit întrebarea, şi am văzut cum a tresărit şi Alcob, în timp ce amândoi, în aceeaşi clipa, cu

mişcări perfect sincronizate, ne-am privit ceasurile cu cea mai profundă uimire. Cred că amândoi, exact în aceeaşi clipă, am fost smulşi dintr-un soi de letargie şi puşi faţă în faţă cu realitatea ca să constatăm în ce mod incredibil ni se alterase capacitatea de a percepe „factorul timp".

Aici pe pământ, toate mecanismele care măsurau orele, minutele şi secundele şi-au continuat mersul nepăsătoare; pentru noi însă, acolo sus, lucrurile au stat cu totul altfel.

Orele, minutele, secundele, împreună cu indicatoarele şi angrenajele lor interne au rămas blocate înlăuntrul nostru, începând din clipa când elicea stângă a încetat să se mai învârtească. Iar acum a fost de ajuns o singură întrebare cea mai simplă şi mai logică dintre întrebări, ca să fim readuşi brusc la ora pământului şi să se pună iarăşi în mişcare ceasornicele propriilor noastre fiinţe.

*

San Julian este un mie sat cocoţat pe coasta Atlanticului izolat şi pierdut pe cel mai dezolant ţărm, înghesuit între imensitatea impresionantă a oceanului şi pustiul patagonez. Turiştii nu ajung până aici şi de hoteluri nici nu poate fi vorba. Ne-am petrecut noaptea într-un fel de pensiune. Cea mai bună din sat, unde am fost primiţi cu o extremă amabilitate care compensa din plin lipsa de confort. Proprietarul pensiunii ne-a condus printr-un labirint de coridoare până am ajuns într-o cameră imensă cu patru paturi, unde femeile de serviciu erau în plină activitate. Toată lumea voia să ne simţim cât mai bine. Ni s-a adus un lighean, un ulcior cu apă de băut; s-au instalat două sobe cu petrol. Sobiţele fumegau şi scoteau un miros foarte neplăcut, dar oricum dădeau un pic de căldură aşa că ne puteam usca îmbrăcămintea. A trebuit să facem faţă unui asalt de amabilităţi: „Aveţi destule pături?... Vreţi un alt prosop?... Nu-i aşa că vă trebuie un săpun?... În sertarul mesei aveţi lumânări, dacă se întrerupe cumva curentul electric. Alcob şi cu mine răspundeam mai mult monosilabic, sau cu vorbe puţine pe care le-am fi dorit politicoase, dar buzele noastre le rosteau monocord, cu apatie şi indiferenţă: „Da... Nu... Mulţumim... Buenos noches!..."

Patul care scârţâia şi mirosul pătrunzător de petrol nu m-au lăsat să dorm prea mult în noaptea aceea rece de la San Juâian. O mulţime de gânduri mi se învălmăşeau prin minte. Mă gândeam, de pildă, la cohorta de piloţi de toate naţionalităţile care şi-au pierdut viaţa împreună cu pasagerii lor în împrejurări identice cu cele prin care am trecut noi.

Mă gândeam, de asemenea, la numeroşii piloţi, tineri şi bătrâni, experimentaţi sau începători, care s-ar nimeri cândva într-o situaţie

asemănătoare cu a noastră. Şi atunci s-a născut această idee, această nevoie imperioasă de a face cunoscută, până în cele mai mici amănunte, tragedia din care am ieşit literalmente sfârşit, fără nicio glorie, şi fără să-mi dau seama prea bine dacă într-adevăr coşmarul s-a terminat.

*

Cinstit vorbind, trebuie să recunosc că am beneficiat de o seamă de factori favorabili extrem de importanţi care au condus la incredibilul deznodământ al situaţiei noastre.

În primul rând trebuie să aduc un omagiu extraordinarei prezenţe de spirit şi calmului fără pereche de care a dat dovadă copilotul meu, Pedro Alcob. Fără el, acest zbor ar fi fost imposibil. Recunosc, în ceea ce mă priveşte, că m-au simţit în câteva rânduri învins de slăbiciune şi i-am şi spus lui Alcob, cel puţin de trei ori, că nu mai avem nicio şansă de scăpare. În faţa cumplitelor lovituri pe care le-am primit, Alcob nu şi-a pierdut niciodată cumpătul! Şi-a continuat munca normal, de parcă ar fi fost vorba de un zbor de antrenament; ghicindu-mi intenţiile, anticipându-mi dispoziţiile fără să facă nici cea mai mică obiecţie şi fără să-mi reproşeze ceva. Datorită lui mi-am putut menţine sau chiar redobândi echilibrul moral.

„Muchas gracias, Alcob!” — Îţi mulţumesc Alcob!

Trebuie să recunosc, de asemenea, că succesul ultimei faze care a precedat, aterizarea adică zborul ultra-razant, practic fără vizibilitate a fost rezultatul direct al celor învăţate în anii de activitate ca pilott în prima escadrilă, de vânătoare a Franţei, din timpul războiului antifascist, ani în cursul cărora am fost pus, în situaţia de a executa manevre extrem, de dure şi pretenţioase..

*

De mai multe ori, în timpul altor călătorii în extremul sud al Argentinei am ieşit din ruta mea normală, pe vreme bună, cedând atracţiei irezistibile şi nevoii de a vedea ceea ce nu văzusem atunci din micul aeroport de la San Julian. O dată, tot împreună cu Alcob, am descris două cercuri complete în jurul terenului, fără să aterizăm: pur şi simplu pentru a analiza încă o dată poziţia pistei în raport cu satul; şi tot nu am putut înţelege. Cu o reală stupoare am constatat că pista se afla implantată chiar în sat şi că multe case ajungeau până la marginea terenului. Cum a fost oare cu putinţă ca în timpul acelei disperate manevre de apropiere să nu fi zărit nici măcar o singură clădire? Şi mă întrebam: cui se datora salvarea noastră? Unei şanse?… Norocului?… Providenţei?…

Au trecut de atunci săptămâni, luni… şi pe măsură ce timpul se scurgea, viaţa îşi relua cursul ei obişnuit. Continuam să zbor ca mai înainte, de la nord la sud, de la est la vest, în Bolivia, Chile, Brazilia, Columbia, Peru, Mexic ş.a.m.d. Iar în timpul călătoriilor am trecut prin multe alte furtuni. Dintre ele, cea mai ieşită din comun a fost cea pe care Alcob o numise „furtuna de la Santa Rosa”, datorită localităţii din apropiere. Era noapte şi spectacolul ni se părea în acelaşi timp grandios şi înspăimântător. Avionul nostru trecea printr-un nemaipomenit infern. Ploua torenţial şi, sub loviturile uriaşelor picături de apă, cabina răsuna ca o tobă. Fulgerele nu mai conteneau în jurul nostru; scântei şi jerbe luminoase se lipeau de geamuri, se încolăceau pe aripi şi în jurul elicelor. Am zburat mai bine de o jumătate de oră printre trăsnete şi fulgere, iar unicul pasager, reprezentantul general al firmei noastre, a stat tot timpul pur şi simplu împietrit în scaun…

Am mai trecut printr-o formidabilă furtună la Rio de Janeiro. Turnul de control nu ne-a permis să aterizăm din pricina unui avion cu reacţie străin, care era pierdut undeva la mare înălţime şi nu cunoştea procedura de apropiere instrumentală pentru Rio de Janeiro. Am aşteptat atunci vreo patruzeci de minute; apoi când am văzut că începe să se întunece, că timpul se face tot mai rău şi că riscăm să rămânem fără benzină, am cerut autorizaţia de aterizare… Atunci, printre avioanele de linie s-a produs o debandadă de nedescris. Probabil că în faţa noii situaţii au optat pentru formula: „scapă cine poate”; ne intersectam traseul de zbor la acelaşi plafon, fără să le pese de nimic, fără nicio precauţie, sfidând cele mai elementare prescripţii ale regulamentului.

Am mai înfruntat multe alte furtuni în Amazonia, în sudul Columbiei, în Guatemala… Ciudat însă, de fiecare dată, indiferent de latitudinea sau de distanţele la care ne aflam, San Julian îmi revenea în memorie cu o forţă extraordinară. Căci San Julian rămăsese pentru mine „ulti*ma furtună”!…*

De aceea îmi şi îngădui sa spun, chiar şi celor care nu sunt piloţi:

Dacă, într-o bună zi, vi se va părea că viaţa se aseamănă cu un zbor lung şi dificil, îngreunat de numeroase furtuni…

Dacă, într-o bună zi, totul se năruie în jurul vostru şi vi se va părea că furtuna nimiceşte totul şi că totul este definitiv, iremediabil pierdut!…

Dacă dezastrele vă copleşesc… Nu abandonaţi lupta!… Nu vă lăsaţi doborâţi; şi mai ales nu vă târâţi!… Încercaţi să rămâneţi drepţi şi demni!…

Dacă vi se întâmplă să vă clătinaţi, sau chiar să cădeţi… Încercaţi să

vă ridicaţi din nou; ori de câte ori va fi nevoie; şi căutaţi să vă păstraţi dârzenia până în ultimul moment!…

Dacă veţi ajunge la absoluta certitudine că vă aflaţi în faţa ultimei furtuni, ei bine!… dăruiţi atunci tot ce aveți mai bun în fiinţa voastră… Fără să cereţi şi fără să aşteptaţi nimic în schimb!…

Ca să aflaţi astfel că există şi că a rămas, încă, în voi, în toiul uraganului, ceva mult mai puternic decât cea mai dezlănţuită furtună!…

***Sfârşit***